Numero 50. 2 agosto 1847

LE STRADE FERRATE

ITALIANE ED ESTERE

FOGLIO EBDOMADARIO

CON CARTA COROGRAFICA NEL SUPPLEMENTO AL N. 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846.

Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13. 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4.— Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

PREGHIERA INSERITA NEL N. 48 DEL 26 GIUGNO p. p.

Si prega il signor

ASSOCIATO,

che troverà unita al presente foglio LA BULLETTA DI PAGAMENTO A SALDO DELL' ASSOCIAZIONE; se domiciliato in Bologna, di lasciarne alla propria abitazione il relativo contante che il distributore del foglio medesimo ritirerà nella seguente settimana firmandone la ricevuta; se domiciliato fuori di Bologna, di includere nella inviata bulletta il relativo contante, spedendo il tutto, franco di spesa, *ai Redattori del foglio le strade ferrate in Bologna*, i quali nella prossima ventura pubblicazione gl' invieranno la relativa ricevuta.

ULTERIORE ANNUNZIO

Caso che la bulletta fosse andata smarrita, la redazione del foglio si fa un dovere di ripetere qui la cifra che è di scudi

SEZIONE TECNICA.

Ferrate Pontificie. Sua Santità si è degnata di conferire la vacante carica di Segretario della commissione consultiva per le strade ferrate nello Stato Pontificio a monsignore Camillo Amici, Segretario del consiglio de' ministri e votante nel tribunale della Segnatura di Giustizia.

— *Barometro delle ferrate pontificie* al prossimo numero (N. 51).

— *Indice generale dell' Ebdomadario* 46-47 nel numero 52.

— *Compendio di osservazioni intorno alle tavole statistiche, pubblicate dalla Presidenza del Censo per servire alle viste delle intraprese di strade ferrate negli Stati della Santa Sede.* 1. Primieramente bisogna premettere che la Memoria, cui queste tavole sono allegate, male consuona alle risultanze di esse; imperocchè troppo agevole è a chiunque l' osservare come gli offerti dati statistici traggono a conclusioni e voti diametralmente opposti a quelli della Memoria.

2. Ma senza discendere a particolari dimostrazioni della verità su espressa, e prescindendo per un momento dal dire della erroneità di quei dati, supponiamo pure che siano rigorosamente esatti gli elementi che quelle tavole recano a stabilire la ricchezza assoluta e relativa delle diverse provincie dello Stato Pontificio; (il che è ben lontano da verità specialmente per ciò che riguarda le Legazioni); certo è che, essendo quegli elementi concepiti per formare un criterio economico circa le strade ferrate, inopportuno e falso è il concetto di fissare le produzioni, il commercio, l' esportazione, il movimento dei generi colla sola espressione del loro *valore*. Il valore dei generi non è elemento d' importanza nel rispetto loro alle comunicazioni o trasporti stradali. In questi più si guarda all' elemento del peso e del volume di quello che al valore delle cose da trasportare. Un esempio varrà a maggiore chiarezza. Da Bologna in più centinaia di carri si trasporta ogni anno alla Toscana la ingente quantità di ben quindici milioni di libbre dell' abietto genere del falasco, brulla, giunco proveniente dai nostri paduli. Egualmente da Bologna, sopra una decina di carri, si trasmette ogni anno alla Lombardia un milione circa di seta filata nello Stato Pontificio. Il primo genere non costa 40 mila scudi, ed il secondo tocca ai 4 milioni di scudi; ma il primo genere, vile e miserabile, atteso il suo volume e peso, reca alla strada toscana un utilità ben 40 volte maggiore dell' utilità che la strada lombarda trae dal secondo genere nobilissimo e ricco.

3. Ma più grave di questo è l' errore delle tavole per la deficienza di viste necessarie allo scopo ch' esse si prefiggono. Offrono prospetti di produzioni, di popolazione, di estimo, di movimento marittimo dei nostri porti, ma non recano nè calcolano gli elementi del movimento commerciale e di produzioni rispettivamente agli altri sfoghi per l' estero e per le vie di terra. Non curano il transito commerciale degli Stati vicini a traverso delle nostre province; non avvertono o non danno cenno del movimento delle persone, così municipale interno degli abitanti, come internazionale dei viaggiatori; non avvisano all' importanza rispettiva dei veicoli attuali pe' quali oggi è avviato il movimento delle persone, dei generi, del commercio. — Elemento importantissimo da calcolare, poichè a noi non ispetta regolare o mutare gli altrui bisogni o il genio degli esteri che viaggiano l' Italia. — Vediamo dai dati statistici, pubblicati da quelle tavole, che colossali esportazioni si fanno dei nostri prodotti (al che andrebbe aggiunto il transito dei prodotti e del commercio degli Stati vicini); vediamo che dai due principali porti marittimi del nostro Stato, le navi, approdatevi, salpano per lo più in pura zavorra; dunque i nostri che porti non sono, a sentenza delle stesse tavole della presidenza, non danno sfogo naturale ai nostri prodotti; dunque è necessario cercare altrove quelli che il commercio ha prescielto. — Gli elementi a questa indagine si sarebbero potuti trovare: nelle *risposte date* dalla nostra camera di commercio ai tre quesiti fattile dalla commissione delle ferrate: nei *prospetti* che già furono pubblicati all' epoca della fondazione della società per la strada leopolda: finalmente *in quelli* che accompagnarono la progettata sistemazione del canale di Volano. — L' elemento poi del transito per lo Stato nostro, dei prodotti e del commercio estero, non può sfuggire al geografo che avverta come i domini pontifici, nel centro della Penisola, s' interpongono tra tanti e diversi Stati; in guisa che per ciò che riguarda alla provincia di Bologna, per quanto colossale sia l' esportazione de' suoi prodotti, essa però è ben lungi dall' adeguare la massa del transito dei prodotti altrui. — L' altro elemento valutabilissimo del movimento delle persone, del quale le tavole della presidenza non tengon conto qualsiasi, dovrebbe desumersi non pur dalla massa della popolazione, ma specialmente dai loro agi, vita, abitudine, attività, ma più poi dal passaggio dei forestieri, che è la cosa più impor-

tante da valutare per una terra classica quale è l' Italia ricca di capitali, di monumenti, di religiosa grandezza, di amenità luoghi e di cielo. — Ma anche per questo bisogna por mente all' attuale avviamento, il quale non si muterà sinchè, tra Bologna al Nord e Roma al Sud, giaccia interposta, bella grande e culta, la città di Firenze. — Se, allo scopo di trarre dati a ciò opportuni, gli economisti e statistici del romano censimento si fossero diretti al nostro ufficio dei passaporti, avrebbero veduto come in un solo anno di 45 mila forestieri-notabili giunti dal nord al punto centrale di Bologna, 35 mila prendon la via di Firenze, per Roma soli 10 mila batton quella della Romagna.

4. Gli autori delle tavole statistiche pubblicate dal censimento non recarono dati completi per istabilire un giusto criterio intorno alle condizioni geodetiche e topografiche delle diverse linee stradali; condizioni che sono troppo essenziali alla economia dell' intrapresa, perchè le agevolezze o le difficoltà determinano il costo, le spese di costruzione e di esercizio, e quindi la modicità delle tariffe. — Concepirono un zoppo ed inutile prospetto di altimetrie della criniera appennina e dei colli sub-appennini che tutte ingombrano le province Umbro-Picene, e che mostrano le difficoltà (per non dire le impossibilità) di quelle linee. Neppure per erudizione accennarono alle condizioni dell' Appennino nelle province superiori. I geografi del censimento romano misurarono in casa loro i pigmei, non videro i giganti; ed i due mila metri cui si eleva il *corno alle scale* fuggirono ai loro sgardi penetrativi. — Si contentarono, con mendace asserzione, di alludere ad ostacoli e difficoltà nel nostro Appennino, sebbene queste siano ben lontane dai veri e grandi ostacoli e difficoltà dell' Appennino Umbro-Marchigiano. Non curarono di esaminare i nostri varchi alla regione tirrena e presero per realtà l' ipotesi di potere raggiungerla più agevolmente attraversando la criniera delle Marche. — Il fatto però è che, tra le smisurate elevazioni del nostro Appennino, corrono spaziose vallate, e nella criniera nostra incontransi larghe depressioni alle quali si arriva per continua dolcissima china; per cui le nostre trasversali per Reno-Lima a Lucca; per Reno-Pescia a Pescia; per Reno-Ombrone a Pistoia; per Setta-Bisenzio a Prato; per Gambellato-Stura a Barberino, sono altrettante linee, alcune delle quali non esigono gallerie, le altre le esigon brevissime; nè costerebbero mai (per media ragguagliata) più di 40 mila scudi il kilometro, nella discreta loro lunghezza; laddove le linee Umbro Picene, nella immensa loro estensione, non costerebber meno di 100 mila scudi il kilometro. — Le agevolezze delle linee bolognesi-toscane sono assicurate, non pure da molti scritti già dati alle stampe così nello Stato Pontificio come in Toscana, ma, per alcune di esse, e specialmente per quelle di Pistoia e di Prato, emergono dagli studi e dai calcoli fatti da insigni ingegneri di nome europeo, quali sono Polhemayer e Guasti.

5. Premesse queste avvertenze generali, le quali bastano a rovesciare tutto il concetto di applicabilità dei dati offerti dalle tavole del censimento, alle intraprese di strade ferrate nello Stato Pontificio, non vuolsi poi tralasciare di avvertire che quelle tavole sembrano concepite a favorire progetti che trascurino gl' interessi veraci e positivi delle quattro Legazioni che pur sono, economicamente parlando, i più grandi e più valutabili di tutto lo Stato; ciò si arguisce dal complesso degli errori di cifra che toccano più specialmente alle produzioni ed al commercio di queste province: errori che rendono le tavole inette a stabilire la condizione economica rispettiva delle varie parti dello Stato. — Rilevarli tutti sarebbe opera lunga e malagevole; limitandosi però a quelli che toccano la sola Legazione di Bologna, e le esportazioni ed importazioni che più specialmente seguono dalle sue frontiere, basterà per fornire argomento a giudicar dalla parte la generalità dell' opera.

Si prescinda pure da minute indagini, e si passino i men calcolabili errori. Non si guardi alla ingiustizia colla quale mentre la popolazione delle altre città si vede gratificata di quella dei loro sobborghi e talvolta di quella dell' intero Comune, notasi per Bologna quella che rigorosamente è racchiusa dentro le sue mura. — Ritenuta poi approssimativamente vera la cifra che le tavole statistiche danno dei prodotti in cereali della Legazione, certo però è che per gli altri prodotti del suolo si può valutare ch' essa sia inferiore di circa 7 a 800 mila scudi della cifra di verità. A conoscere quanto sia ingente la produzione vegetale della nostra provincia basterà avvertire che, dietro accurati calcoli fatti sopra i dati più esatti, si è rilevato che il peso di queste annue produzioni non è inferiore a 980 milioni di libbre; e ciò senza dire dei prodotti minerali, animali, concimi ec. ec. — Sul proposito poi del valor del bestiame (e qui si noti che le tavole statistiche sembra che confondano il valore col prodotto) il bestiame della Legazione di Bologna anzi che doversi stimare sc. 1,384,620, non costa meno di sc. 2,900,000.

Quanto alle importazioni ed esportazioni di tutto lo Stato, la più parte delle quali segue per la strada bolognese-toscana e non già, come suppongono le tavole del censo, per le frontiere veneto-lombarde, conviene notare che le tavole suddette non pure van censurate per gli errori quanto per le ommissioni.

In quanto agli errori delle importazioni. Il cotone filato introdotto non è per soli sc. 250,000, ma bensì per sc. 500,000, se si osservi che solamente nelle due città di Bologna e di Faenza s' impiegano ogni anno in tessuti circa 2 milioni di libbre di cotone filato; rimangono poi altre 18 provincie a consumarne.

L' importazione annua del tabacco non è per 2 milioni di libbre, se, delle tre fabbriche, quella sola di Bologna ne impiega appunto 2 milioni. La produzione interna è una meschinità, e l' importazione totale non è per meno di cinque milioni e mezzo di libbre.

Il piombo importato è in ben triplice quantità dei due milioni di libbre accennati dalle tavole, ed è facile a persuadersene sol che si osservi che le fabbriche dei tabacchi ne consumano quasi un milione, ed un altro milione non basterebbe può dirsi alle fontane di Roma. Se poi si contino le finestre di tante città si riderà fors' anche della cifra triplicata.

L' articolo: instrumenti, armi, carrozze ec., la cui importazione è stabilita in annui sc. 100,000, è certamente raddoppiato dalle sole commissioni delle Legazioni; ove le macchine ordinariamente, massime quelle di ferro fuso per tipografia, filande ec., salgono a somma rilevante.

E quanto agli errori nell' articolo delle esportazioni:

La canapa, fissata in 40 milioni di libbre (che diconsi estratti dalla Lombardia, e noi diciamo esclusivamente dalla Toscana direttI a Livorno, Genova, Marsiglia, Tolone, Spagna, Inghilterra e Stati-uniti), è invece estratta in quantità di 55 milioni annui. Ed in vero, dei 65 milioni di produzione, non ne rimangono 10 nello Stato.

Lo zolfo, che dicesi estratto in due milioni di libbre, viene (dalle sole miniere della Romagna) estratto in cinque milioni di libbre.

I cenci, che diconsi estratti per due milioni di libbre in ragione di un baiocco, si estraggono (dalle sole Legazioni) per la frontiera bolognese-toscana in quantità di quattro milioni di libbre a baiocchi 2 e mezzo.

Se vero fosse poi che si estraessero sole libbre 100,000 di miele a baiocchi 2 e mezzo la libbra; l' importo sarebbe di sc. 2,500 e non sc. 250 come notano le tavole del censimento.

Così, tanto nell' importazione come nell' esportazione, le tavole del Censimento danno all' olio un prezzo che è un terzo minore del vero.

L' estrazione del sale non segue per 40 milioni di libbre a sc. 5 il cento, ma bensì per soli 7 milioni di libbre al prezzo di scudi 2 e 3/100 al cento.

Finalmente, passando alle partite preterite, quanto all' importazione, avvertiremo:

Manca la importazione delle paste da minestra che si fa dalle regioni del napoletano e del genovesato.

Manca l' importazione del vino dall' Elba e dal napoletano per le province meridionali del nostro Stato.

Manca l' importazione notabile dei limoni, aranci ec. che dal regno di Napoli e dalle riviere Liguri si fa a noi per Livorno.

E quanto alle esportazioni:

Manca la massa enorme dei filati di canapa, cordaggi che dalla sola Legazione di Bologna non è minore di libbre 500 mila importanti sc. 35,000.

Essendo poi tra le importazioni valutate le bigioterie, marmi ec. non si valutano, per le esportazioni, li camei, musaici, arrazzi, statue, quadri, lavori di metalli preziosi massime per uso di chiese ec. oggetti di antichità ec. ec.

Manca l' esportazione delle carni salate di maiale che sono per somma ingente; e così manca l' importo del formaggio estratto dalle provincie meridionali.

Manca l' esportazione del vino dal ferrarese e dalla bassa Romagna pel Veneto e pel Lombardo; e così quella dei maroni e castagne della bolognese provincia, e quest' ultima non è mai minore di 20 a 25 mila scudi annui. Così dicasi del carbone bolognese alla Toscana.

Manca la esportazione di circa un milione di libbre di pesce salato delle valli di Comacchio e del litorale Adriatico; la più parte rivolto a Toscana.

I cuoi preparati in Bologna che si estraggono per Livorno e per Ancona veggonsi pur essi preteriti.

Quattrocento mila libbre di stoppa, parecchi milioni di falasco, brulla e giunco si estraggono ogni anno dal bolognese per Toscana; e la montagna bolognese lavora ogni anno per migliaia di scudi la treccia di marzola per cappelli di paglia destinata alla Toscana, ove pure da Bologna si dirigono casse smisurate di zolfanelli fosforici destinati alla Francia, Spagna e Portogallo; tutti i quali articoli sono preteriti dalle tavole del censimento.

Ma interminabile sarebbe la serie delle osservazioni se più oltre si volesse procedere; e basti il dire che l' errore principale sta nel non aver valutata la massa ed il peso delle derrate, produzioni e generi, che, a traverso del nostro Stato e specialmente della Legazione di Bologna, trae il commercio di transito degli Stati vicini; e questo era forse elemento il più importante da calcolare sotto il rispetto del movimento stradale.

SEZIONE ECONOMICA.

Il contrabbando art. V. Sta il contrabbando in proporzione della utilità, che ne ritrae chi l' eseguisce; per cui può darsi caso che tutto dall' estero s' introduca senza pagamento di dazio, quando, cioè, tale frode possa commettersi con certezza d' immancabile buon esito. E per togliere l' accennata utilità e sicurezza, se è pronto ed aperto il rimedio della riduzione dei dazi a limitata misura, non per cio debbono a questo solo limitarsi le provvidenze: altre pure ne occorrono. Un moderato favore inverso agli onesti che fanno i daziati; discreti, ma bastevoli poteri agli agenti o a chi soprantende all' andamento delle dogane; e alcune altre discipline di moderato vigore e di cautela ne condurranno a rendere il contrabbando poco sensibile e meno dannoso di quello che lo sia in oggi, se non in altre, certamente in questa provincia di Bologna. E però non sembra

del tutto conforme a giustizia ed equità che i daziati abbiansi a fare al peso *lordo*; poichè, spesso, per tal modo, il legno, la banda stagnata, il cartone, la carta pesano egualmente, o più, della merce; e il negoziante, che si dispone a daziare la merce, viene costretto a pagare pel contenente altrettanto dazio quanto pel contenuto. Ad esempio di ciò che si pratica in un limitrofo stato potrebbe stabilirsi una tariffa per le *tare*, o contenenti; e nelle disposizioni della medesima, se non convenisse il negoziante, si dovrebbe concedergli di vuotare dal contenente le sue merci, facendo, su queste solamente, il peso, e così il daziato. Ben di rado si vedrebbe fatta questa brigosa operazione, e sarebbe, quasi sempre, preferito il contentarsi della *tara* concessa, anche per non manumettere le merci. La dichiarazione dettagliata e precisissima che, sotto pena del doppio dazio, si richiede dal negoziante, che si presenta in dogana per fare il daziato, e prima che si apra il *colo*, pretendendo che indichi, non solo la qualità di ciò, che in questo si contiene, ma ben anche la quantità e numero dei tagli, o pezzi, è cosa di troppo, di eccessivo rigore. E lasciando quel doppio del dazio agl' impiegati doganali non è maraviglia se questi usassero inquietudini e vessazioni per ogni minimo errore di dichiarazione, verso anche all' onesto negoziante, il quale, alcuna volta, non fosse sincero nel suo dichiarare; ma non per malizia a cui era inutile per lui l' avere ricorso, in tali casi; chè solo danno, ed inevitabile, gliene derivava. Egli non disse il vero, perchè fu tratto in inganno da chi gli spedì dall' estero la merce, o perchè, forse, quest' ultimo equivocava, quando preparava il *colo*, o quando, non n' è rarissimo l'esempio, faceva le marche o gl' indirizzi, di più *coli*; mandando ad uno quelli, ch' erano per altri destinati e così viceversa. La giustizia della punizione viene per legittima conseguenza del dolo e della colpa; ma è punibile chi non ne abbia? No certamente. È giustissimo e savissimo che le guardie e gl' inventori qualunque nello scuoprire e perseguitare il contrabbando sieno dal governo protetti ed assistiti; ma non pare nè conveniente, nè giusto che nel libero ed assoluto loro arbitrio abbiasi a lasciare facoltà di trarre ai tribunali chi gli piaccia, per giustificarsi intorno, non di rado, a non fondata contestazione di supposta contravvenzione alle leggi doganali, o di finanza. Il preteso contrabbandiere viene costretto a sostenere dispendioso giudizio davanti al tribunale di prima istanza, qualunque siasi la tenuità della somma di cui è questione. E, benchè riesca egli vittorioso, non sono per lui finite le spese e le inquietudini; chè, per lo addietro mai sempre, in oggi molte volte, deve difendersi in grado d' appello in Roma, e così obbligato a soffrire, sempre, maggiore dispendio e disturbo, senza diritto di rimborso delle spese, quando, pure, ottenga favorevole *regiudicata*. Ma siccome, spesso, il valore della cosa invenzionata non giunge a un terzo, o a un quarto, dell' importare delle suddette spese, l' invenzionato, benchè scevro da qualsiasi dolo o colpa, si pone nell' assoluta necessità di dovere rinunziare alli sacri suoi diritti sulla cosa invenzionata, che gli fu ingiustamente tolta. Pare, adunque, che fosse opportuno un preventivo esame e giudizio per parte del soprantendente, sentito anche il regolatore di dogana, il procuratore, od altri, all' effetto di stabilire se abbiasi a permettere agl' inventori di portare le loro pretese al giudice o tribunale competente e così quando si trattasse di proseguire il giudizio in grado di appello. In ogni caso, poi, le spese, rifattibili generalmente nelle giudiziali contestazioni, dovrebbero *sempre* stare a carico della parte soccombente. Ciò che si è detto delle contestate invenzioni è pure a dirsi d' ogni controversia od opposizione, che occorra nel fare i daziati nelle dogane. Giacchè vi ha un soprantendente, questi dovrebbe essere facoltizzato a decidere in tali casi, sentite, tutt' al più, le preindicate persone, salvo di adottare diversa massima, in altre occorrenze, dietro il rapporto, a cui potrebbe trovarsi obbligato di farne alla superiorità. Il non lasciare alcun potere al soprantendente, ma libera facoltà agl' impiegati di sostenere le, spesso ingiuste, loro pretese sulle controversie relative ai daziati, che vi si fanno, o vogliono farsi, oltrechè serve di grave imbarazzo, intralcio e perditempo pel commercio, infievolisce quel rispetto, che debbono gl' inferiori ai superiori, e toglie quel legame e quella disciplina, che sono tanto necessari nell' amministrazione delle cose pubbliche. Sarebbero, poi, a punirsi le guardie quando persistessero, ed in ogni caso, nell' abuso che hanno, da qualche tempo, introdotto di tirare, con fucile carico a palla, contro a' contrabbandieri per fermarli; e ciò per le terribili conseguenze che ne possono derivare, e che, di fatto, ne vennero, essendosi verificata, in uno di questi casi, la morte immediata di un innocente. Quanto è giusto che le guardie usino delle loro armi a difesa della propria vita, se siano attaccate ed in pericolo, altrettanto è ingiusto e riprovevole che il facciano, unicamente, per fermare e togliere le cose, intorno alle quali voglia, o si supponga che sia per farsi contrabbando. Nè si dica, ch' esse tirano, non su gli uomini, ma sui cavalli di cui si valgono i contrabbandieri per correre velocemente coi loro *barroccini*; poichè, facilissimo è lo sbagliare, tirando con fucile a palla; e, in ogni ipotesi, la palla prosegue, a lunghe distanze, il suo corso e micidiale potere; e quindi può colpire inermi e tranquilli viandanti o passeggeri. Dovrebbero, pure gravemente, punirsi quelle guardie, quegl' impiegati e quei magistrati, che, direttamente od indirettamente, coadiuvassero ai contrabbandieri, od anche, se, nell' esercizio di loro funzioni, avessero, sotto titolo di mancia o beveraggio, accettata qualsiasi, benchè menoma, offerta o regalia. E potrebbero a quando a quando, onde incutere in essi timore, se non sempre per dare esempi, farsi processi d' inquisizione, in cui si cercasse conto dei come facciano essi notevoli spese, le quali non sieno, per certo, sostenibili con la semplice paga ed onorario. Finalmente, essendo il bollo piatto di troppo facile e non verificabile supplantazione, sarebbe assai opportuno il cambiarlo, e forse potrebbe sostituirsene uno a laminetta di rame, o di piombo, da passarsi ed incrociarsi prima di stringerlo (per ovviare al pericolo che venga rialzato e ricalcato) procurando che sia bene marcato a lettere od emblema, sotto la consueta tanaglia. E solo per grazia speciale, nei casi nei quali fosse per farsi danno alla stoffa, o manifattura con la laminetta, si potrebbe permettere di aggiungere un filo, o fettuccia, per applicarvi siffatto bollo, rimarcando poi, e bene descrivendo, nelle relative bullette, le cose per tal modo bollate. E questo sarebbe pure a farsi nella più parte delle porcellane e chincaglierie di lusso e di molto valore; come con bollo a fuoco, secondochè usavasi molti anni sono, potrebbero marcarsi li formaggi, che si daziano. Tali provvedimenti sono suggeriti dalla esperienza e da sicure notizie avute da oneste persone che nulla più desiderano che il bene dello Stato e del commercio, e all' unico intendimento di favorire più il pubblico che il privato e particolare interesse.

F. M. B.

NOTIZIE TECNICHE.

Lavori sulla ferrata del nord francese. Si sta presentemente operando lavori importanti su tutta la ferrata del nord francese. Continuasi la costruzione definitiva, e con sollecitudine mai rallentata neppure nello scorso inverno, delle stazioni che di giorno in giorno vanno completandosi, ed ora occupasi della consolidazione delle ferrate mediante l' aggiunta di una traversa supplementaria di legno collocata a determinate distanze. Queste traverse addizionali, che impediscono qualsiasi movimento alla ferrata nel passaggio specialmente di quelle locomotive che sono destinate al trasporto di pesantissimi carichi, vengono stratificate dal catrame, mezzo molto acconcio a non essere attaccato il ferro, in contatto colla sabbia, dalla umidità. Siffatto preservativo è preferibile al carbone usato nel Belgio ed applicato ai pezzi di legno prima d' internarsi nel terreno. Un altro lavoro, che ha luogo lungo questa ferrata, è la collocazione del telegrafo elettrico già applicato nelle vicinanze della capitale. Ora se ne dispongono le pertiche ogni 15, metri le quali servono di sostegni ai fili metallici destinati a trasmettere la corrispondenza elettrica da Parigi alla frontiera del nord. La collocazione di questi fili occupa talora un lato, talora l' altro della ferrata per isfuggire gli ostacoli che s' incontrano. I pali che fanno puntello sono nel maggior numero piuttosto alti e ad una distanza da non molestare, per cagione del loro colore se troppo spessi, l' occhio del viaggiatore, difetto che riscontrasi nelle prove di linea telegrafica elettrica tentate in Olanda.

— *Studî sulle ferrate.* L' imperiale e reale istituto lombardo di scienze, lettere ed arti in Milano nel 1847 ha premiato della medaglia di argento l' ingegnere Giovanni Merlini di Monza per lodevoli studî intorno a problemi sulle strade ferrate.

— *Artifizio per ammorzare l' effetto degli urti di un vagone contra l' altro.* È oggimai cosa nota generalmente la maggior parte delle grandi catastrofi che accadono sulle strade ferrate doversi all' uscita delle vetture dalle rotaie, la quale può venire da mille cause diverse; e per evitarla riuscirono insufficienti le combinazioni tutte provate dalla scienza. Ora il sig. Werwins, semplice capo-stazione in una strada ferrata dello stato, nel Belgio, immaginò uno spediente di facilissima esecuzione e di assai poco dispendio, il quale, secondo l' opinione di uomini versatissimi in tali argomenti, oltre ad essere mirabile per la sua forza e semplicità, scioglierebbe l' arduo problema di procurare una sicurezza assoluta sulle strade ferrate.

L' artifizio consiste nel munire la parte posteriore di ogni vettura di due tubi di ferro battuto, nei quali entrino liberamente i due guancialetti a molla della vettura che la segue immediatamente. Questi guancialetti sono quella parte delle vetture per le strade ferrate, che i francesi dicono *butoirs*, e che si compone di un guancialetto fissato in cima ad un' asta, la quale non può retrocedere senza comprimere una robustissima molla. Lo scopo n' è quello di ammorzare l' effetto degli urti di una vettura contro l' altra. La resitenza adunque, che presenteranno in ogni verso e su tutta la linea del convoglio i guancialetti, tenuti questi, come dicemmo, in una specie di nicchia, dee certo molto giovare a togliere o frenare qualunque movimento disordinato, sia da destra a sinistra, di alto in basso, ed anche a sostenere, almeno per breve tratto il corpo della vettura, nel caso che si rompesse una rotaia, che si spezzasse un asse, che si staccasse l' orlo d' una ruota od altro. Si vede poi che questo freno impedisce assolutamente che le vetture si drizzino sull' una cima e si accavalchino, come nella catastrofe di Fampoux; e che, in somma, esso dee certo contribuire a rendere maggiormente sicuri i viaggiatori sulle strade di ferro e più tranquille le loro famiglie. (G. P. V. *Omnibus*).

— *Progressi nella locomozione.* Concludendo un lungo articolo sulle strade ferrate, il signor Blaise dice essere i nuovi metodi meno numerosi che nell' anno precedente: ad eccezione dei traini articolati dell' Arnoux non se ne tentò alcun altro: il vecchio sistema però va continuamente perfezionandosi. La costruzione delle macchine locomotive fa progressi notabili: i limiti di loro forza e velocità vanno ogni dì più estendendosi: sotto quest' ultimo rapporto si giugne a fare regolarmente sulle vie ferrate inglesi 80,100 e sino 110 chilometri all' ora; e quanto alla potenza, l' ingegnere in capo della strada di s. Germano fa costruire nelle sue officine una macchina a sei ruote accoppiate colla quale ei rimorchia pesanti carichi di pietre e mattoni sur una inclinazione di 0,035 mil. per metro (*Stat. di Milano*).

— *Foro di Lioran.* Scrivono da Aurillac che il foro di Lioran è da alcuni giorni completamente aperto. Nella notte del 29 al 30 maggio p. p. il massiccio della rupe che divideva tuttora l' officina dell' Alagnon dall' altra di Viaguin è stato tolto, e presentemente si è già dato mano alla vôlta, che deve coprire il luogo di congiunzione delle due gallerie. Tutto dà perciò a sperare che, sul cominciare del prossimo novembre, il passaggio di Lioran venga attivato in tutta la sua estensione.

— *Telegrafi elettro-magnetici.* Lettere di Hambourg (Allemagna) portano la sostituzione dei telegrafi elettro-magnetici ai telegrafi ordinarî.

Il direttore dei telegrafi elettrici della città di Brema, sig. Wendt, ha recentemente attraversato Hambourg dirigendosi a Pietroburgo per sottoporre all' imperatore Nicolò un sistema di telegrafia elettrica per tutta la Russia.

— *Ferrate Pontificie.* Cronaca di Filippo De Boni = Così la penso. Losanna S. Bonamici e Compagni tipografi-editori. 1846. n.º 2. settembre, pag. 179. — Non si dice il gran bene delle strade romane. Poca è la fiducia, si aspettano le promesse riforme e per conseguenza la stabile tranquillità del paese. I banchieri esteri non concorrono; nè io saprei biasimarli. Se gli italiani volessero e sapessero fare da se, senza mendicare aiuti stranieri, in tutto questo non sarebbe gran male. Rammentino la società di sciagurata memoria per la strada ferdinandea: i banchieri viennesi non introdussero che discordia e ruina; il fantoccio del municipio bergamasco, animato dal danaro austriaco, si stese lungo la via, e ne lo scacciò chi prima lo aveva trascinato alla pianura, il governo, il quale è oramai padrone della strada ferrata.

A compiere una gran rete di strade ferrate nel regno pontificio, taluno proponeva di far concorrere l' intiera popolazione, tassandola di qualche centesimo. Il modo sarebbe lungo, ma nobile e generoso, poichè stringerebbesi un popolo tutto in una idea; il quale dietro un esempio di qual possanza l' unione sia feconda, s' avvezzerebbe a maggiori imprese che dimandano piena concordia; comincerebbe ciascuno ad avere un punto, un desiderio, un affare comune, senza offendere polizie. I fiorentini nel 14.º secolo di cotesta guisa, *col danaio di Dio*, eressero uno de' più splendidi monumenti d' Italia, la cattedrale di Santa Maria del Fiore. I romagnuoli nel secolo 19.º, secolo di ferro per le arti, potrebbero non altrimenti costruire una strada ferrata.

— *Ferrata da Creil a San Quintino e prezzo delle rotaie* cominciata e proseguita con tanta attività che si spera metterla a pubblico uso, almeno fra Creil e Compiègne, nel vegnente autunno.

La Compagnia ha recentemente acquistato per questo tronco 10 milioni di ferro a rotaie al prezzo di fr. 310 i 1,000 kilogrammi. Questo comincia ad essere un prezzo più che discreto almeno relativamente fatto confronto alle esose pretese mantenute fino ad oggi dai proprietari delle grandi officine fabbrili insieme coalizzati.

— *Ferrata da Livorno* giunta ad Empoli, 19 miglia da Firenze, aperta al pubblico servizio il 21 p. p. giugno.

— *Ferrata da Frouard a Sarrebruck nella direzione di Strasburgo* già iniziata fra Frouard e la linea del circondario di Metz e proseguita con sollecitudine nella terza sezione dell' altro circondario di Sarreguemines. Officine per terrapieni sono già in attività a Valmont, a Petit-Eberswiller, nella foresta reale Steinberg e a Stiring alla distanza di un mezzo miglio dalla frontiera prussiana. I proprietarî degl' immobili, attraversati dalle ferrate, hanno acconsentito la immediata occupazione dei loro terreni, contentandosi dell' indennizzo del 5 per 0/0 che la Compagnia loro sborsa dal possesso sino a che si è convenuti del prezzo.

— *Ferrate dello Stato di New-York.* Il New-York-Herald del 3 p. p. aprile dà un rapporto delle ferrate dello Stato di Nuova-York, che si può riassumere come segue. Nel 1846 lo stato numerava 18 ferrate della totale lunghezza di chilometri 1,116 e del costo di fr. 100,261,744, ossiano fr. 89,844 per chilometro. Le spese di esercizio e di manutenzione ammontarono nello stesso anno a fr. 7,258,485, e gli incassi a fr. 12,698,219, e cioè fr. 9,288,864 sui viaggiatori, e franchi 3,409,355 sulle mercanzie. Detraendo le spese dall' incasso, si ha un benefizio netto di fr. 5,439,734 ossia l' utile del 5 3/8 per cento. Ma è d' uopo notare che delle 18 linee suddette, sette od otto non danno ancora dividendo, quindi l' utile delle linee produttive è adunque realmente maggiore.

— *Modello di perfezionamento per le ferrate* spedito a S. S. dal sig. cav. Porcelli di Brescia, che n' è l' autore. Questo modello toglie il pericolo del deviamento dei treni dalle rotaie, ed ha la proprietà di fermare a volontà i vagoni negl' improvvisi sinistri.

— *Sul nuovo sistema di strade ferrate a propulsione idraulica*, alcune riflessioni dell' ingegnere Antonio Rutili. Fu-

ligno. 1846. *Questo lavoro, almeno in quanto a novità è stato così giudicato:* » per quanto dalle ricerche risulta non si rinviene finora chi anteriormente al Rutili abbia pensato di prevalersi de' serbatoi e canali d' acqua, che formino getti onde dar movimento continuo e celere alle vetture sopra le rotaie di ferro ».

A questo giudizio potrebbesi forse opporre quello che da non pochi anni proponeva l' ingegnere meccanico inglese sig. Shuttleworth, e cioè di costruire una ferrata con *idromotore* da Dublino a Saliers? Questa proposta va ad esser messa presto in atto, costituendo così una ferrata ad impulsione idraulica.

— *Esplorazioni nella provincia di Sabina per trovare carbon fossile.* Una società mineralogica ha fatto varie esplorazioni nella provincia di Sabina, nei luoghi principalmente di Aspra, Rocca Antica, e Cantalupo onde rintracciare il prezioso combustibile fossile. Le cave fino ad ora aperte, quantunque si presentino sotto apparenze assai lusinghiere per una ricchissima produzione, nulladimeno dagli esperimenti fatti in passato non possono giudicarsi che sorgenti lignite. Un ultimo saggio però di alcune migliaia di libbre sarà in breve sottoposto alla esperienza dei periti, e si nutrono grandi speranze sulla qualità del prodotto. (*Comm. rom.*).

— *Prodotto in ferro delle miniere di Follonica.* Nella settimana decorsa la Società romana delle miniere ha importato da quelle di Follonica circa 1500 tonnellate di ferro per le lavorazioni delle ferriere di Tivoli e Terni. Le manifatture di questi due stabilimenti sono tali da rivaleggiare colle straniere. (*id.*)

— *Ferrate di Dieppe, di Montreau e di Chartres.* Le due prime sono a carico di due compagnie, la terza dello Stato. Tutte e tre domandano, mediante il Ministro dei lavori pubblici, modificazioni che ne allarghino gli obblighi assunti; poichè, deliberate le une, commessa l' altra ne' tempi di febbre per le intraprese delle ferrate, si sono aggravate di lavori sia per vie secondarie, sia per opere di stazioni che oggi senza alcune generose modificazioni non possono assolutamente compiere. *Cerchiamo che s' avveri quello che di frequente si dice: Beati quelli che possono valersi dell' altrui esperienza!*

— *Ferrata da Hambourg a Berlino.* La circolazione su questa linea si fa ognora più frequente, ed il prodotto, detratte tutte le spese, riesce ogni anno più del 7 per cento sopra un capitale che è di 15 milioni di risdalleri correnti (fr. 64,000,000). *Questo risultamento è nella maggior parte dovuto al trasporto delle mercanzie, delle quali continuamente affluisce sì grande quantità che gli spedizionieri sono spesso obbligati ad aspettare per 15 giorni la partenza dei loro coli.* Gli azionisti di questa ferrata, conosciuto il prosperare della intrapresa, hanno ad unanimità risoluto di far costruire il secondo binario per raddoppiare il mezzo di trasporto.

— *Tunnel o sotterraneo della Nerthe sulla ferrata da Marsiglia ad Avignone,* cominciato il primo novembre 1843, aperto di tratto in tratto e definitivamente poi il 15 p. p. giugno. Traversa in tutta la sua grossezza la montagna della Nerthe. Ha una lunghezza di metri 4,620 sopra 9 di altezza ridotti ad otto per l' arte muraria delle volte, e 8 metri di larghezza in tutta la sua estensione. È il più vasto sotterraneo che a tutt' oggi siasi costrutto nelle ferrate. I 4,620 metri di lunghezza sono per la maggior parte forati nel vivo della roccia. Nulladimeno, a cagione di sicurezza maggiore che quasi diremmo eccessiva, si dà mano alla costruzione di una vôlta reale sulla estensione di circa 3,620 metri. Della stessa lunghezza del Tunnel, in 4,620 metri, 4,277 sono interamente puliti e liberi d' ogni ostacolo, e per conseguenza in istato di acconciarvi nello spazio di 8 giorni le rotaie. Non rimangono più che 343 metri, e questi per la metà soltanto dell' altezza, da portare al medesimo termine di lavoro. In quanto ai 3,620 metri di vôlta reale, 2,811 sono già finiti. In alcuni punti la grossezza della vôlta è di un metro circa. Ma tuttochè immensi siano questi risultamenti, è stato d' uopo, a conseguirli, di operare lavori preparatori, i quali soli per se medesimi avrebbero in altri tempi e con altri ingegneri consumato più tempo che tutta l' opera intera.

Il 15 p. p. giugno si è dato luogo all' apertura di questo tunnel presenti il consiglio di amministrazione della compagnia, l' ingegnere del dipartimento, e il signor Gaduel ingegnere della Compagnia. Dopo avere traversato a piedi il sotterraneo di s. Luigi che ha 460 metri di lunghezza sopra 8 di altezza e 8 di larghezza coperto da una vôlta reale in tutta la sua estensione; dopo avere ammirato l' eleganza degli archi diagonali del viadotto di Castello Fallet e gli arditi pilastri del viadotto dell' Estaque, i visitatori discesero di vettura a 50 metri distanti dal Tunnel. Alle detonazioni che per onorarli facevano gli operai spesso rimbombare, il consiglio di amministrazione, preceduto dal sig. W. Puget presidente, entrò nel Tunnel. Percorsi 100 metri circa, disparve ogni luce, ed altra guida non eravi, in codesto industrioso inferno, che lo splendore mobile di mille lampadi sospese dagli operai, a guisa di un' immensa lista di fuoco, alle pareti della galleria, e 200 torce di resina portate dai maestri muratori. Tutto ad un tratto, fra il 21.° e 22.° pozzo, a 125 metri di profondità dal culmine della montagna, e ad 800 metri dall' ingresso del sotterraneo, tutti furono costretti a fermarsi perchè non eravi passaggio. Il presidente del consiglio si fa da vicino a questo termine e verifica egli stesso l' ostacolo che separa tuttora la Duranza e il Reno dal Mediterraneo. Ma ad una sola sua parola, gli si promette, l'ostacolo sarà tolto. Egli dà l'ordine: succede una detonazione: apresi il sotterraneo della Nerthe. Non è possibile a parole dire l' effetto di questa grande scena. Fu allora che il Presidente, prima di continuare la via, volle fare aperta la sua interna meraviglia. E rispettosamente scopertosi il capo, e tutto commosso sclamò: Onore all' industria! Quai prodigi le dobbiamo! Onore al signor Talabot direttore della compagnia, al suo genio che ha concepito e diretto sì immense opere! Onore a voi, sig. Gaduel, a voi tutti ingegneri, capi di divisioni e di sezioni, a voi energici coraggiosi e perspicaci operari che avete saputo non arretrarvi una sola volta a qualsiasi difficoltà! Voi avete compiuto un monumento di cui la storia non dà esempio; i posteri domanderanno se è opera d' uomini o di giganti! Onore al re! Alla pace ch' egli ha saputo conservare noi dobbiamo la erezione di sì stupende opere! Viva il re! Per tre volte fu ripetuto questo grido, e per tre volte venne ripercosso dai due estremi del Tunnel non più divisi da verun ostacolo. A questo grido succede una salva di artiglieria sotterranea, e cioè la detonazione di 400 mine incrociate, che rimbombarono di un tuono che pe' suoi echi non aveva mai fine. Dopo di che il presidente passò la grande via che tutta Europa percorrerà, quella via cioè che annoda Europa all' Oriente e alle Grandi Indie.

NOTIZIE ECONOMICHE.

— *Navigazione fra Livorno, l' Elba e la Maremma toscana.* Si dà come cosa certa che il governo toscano abbia già risoluta in massima la navigazione del Vapore Regus, toscano *il Giglio*, fra Livorno l' Elba e la Maremma toscana. Sarebbe un gran vantaggio pei possidenti maremmani. (*Ind. fior.*)

— *Soppressione delle Dogane che dividono il Gran ducato di Toscana dal Ducato di Lucca.* In questi ultimi giorni fu pubblicato in Firenze un trattato fra S. A. I. e R. il Granduca di Toscana e S. A. R. il Duca di Lucca. Questo trattato ha per iscopo di consolidare ed accrescere maggiormente le già esistenti amichevoli relazioni fra Lucca e la Toscana: di sopprimere le Dogane che dividono questi due Stati, e di rendere affatto libero da ogni vincolo, e da ogni imposizione, qualunque rapporto commerciale fra questi due paesi. (*id.*).

— *Prablema risoluto della navigazione sulla Vistola fra Varsavia e Danzica.* A Nantes si sta compiendo un jachetto per diporto e un rimorchiatore destinati a navigare sulla Vistola fra Varsavia e Danzica. È lungo tempo che si facevano tentativi per isciogliere il problema di questa navigazione, problema importante pel trasporto dei cereali che arrivano dalla ex-Polonia pel Baltico in Francia e in Inghilterra. Gàche e Guibert, già incaricati dei grandi lavori nella reale marina, sono pervenuti a dare a questi due vapori una siffatta leggerezza, che il loro fondo in acqua non eccede i 40 centimetri, tuttochè il rimorchiatore sia di una forza maggiore di 60 cavalli e possa andare contra corrente con un peso di 400 botti. A momenti tenteranno il primo tragitto.

— *Riduzione delle tariffe daziarie.* Dopo che si è adottato la nuova tariffa daziaria negli Stati Uniti di America, le rendite, che a giudizio degli ostinati partigiani del sistema erroneamente detto protettore avrebbero dovuto diminuire, sono aumentate e fanno aperta una maggiore e progressiva estensione nel consumo. Questi risultamenti sono in modo officiale riferiti da un Dispaccio diretto il 29 p. p. marzo a lord Palmerston da M. Packenham ambasciatore britannico agli Stati Uniti. Ecco il luogo del dispaccio che conferma gli effetti della nuova tariffa:

» La nuova scala di diritti è stata messa ad esecuzione il primo dicembre prossimo scorso, vale a dire quattro mesi sono. Voi vedrete dagli acclusi documenti, dovuti alla cortese comunicazione del sig. Walker segretario della tesoreria, che le rendite, sotto l' impero dei nuovi dritti e durante il suddetto periodo, superano quasi il milione di dolleri ossia fr. 5,250,000 quelle del periodo corrispondente nel 1846 e cioè quando i dazi gravi erano nel pieno loro vigore. Io tengo che alla fine del mese (marzo) l' eccedente supererà il milione di dalleri.

— *Società degli economisti in Francia* . . . . . Ecco come nacque a Parigi (dice la Statistica di Milano) la società degli economisti, la quale in meno di 4 anni, oltre aver tratto a sè gli uomini più distinti in Francia per ingegno e per posizione sociale, dà opera alla pubblicazione d' un reputato giornale e prende più viva parte nella direzione dello spirito pubblico in quanto riguarda le cose economiche. — » Verso il 1842, tre persone parlavano sui vantaggi d' una società d' economia politica, e sui mezzi di istituirne una su basi durevoli, quando uno di loro propose di riunirsi una volta al mese da un trattore, per discorrervi, pranzando, d' economia politica. Quest' idea fu accolta, e la società da sì umili primordi crebbe a poco a poco a tal segno da accogliere uomini tali, come M. Chevalier, Rossi, Villermé, La Farelle, O. Say, Dunoyer, Passy, Vivien ec. Le riunioni avvengono una volta al mese. Vi si discorre famigliarmente sulle questioni economiche, intorno alle quali le circostanze chiamano più particolarmente l' attenzione. Queste conversazioni versano su una infinità di oggetti: spesso fannosi generali, e prendono un carattere affatto scientifico. Esse riescono sempre eminentemente istruttive e gradite pei più giovani membri, coi quali dotti del primo ordine e uomini versati negli affari pubblici, ricambiano con affabilità e benevolenza le loro opinioni e i loro sentimenti. La maggior libertà, la più grande tolleranza presiede a queste mense, ove è concesso di tutto dire quanto si pensa, alla sola condizione di farlo con delicatezza e urbanità. Sempre noi abbiamo veduto brillare, nel mezzo d' uomini di posizioni sì differenti, d' opinioni politiche sì diverse, la più schietta fratellanza, e raro è il caso che non ne sia dato ammirare insieme la profonda erudizione e l' amabile giovialità dei presidi naturali della consorteria ».

» Se lo spazio ce lo concedesse noi ci diffonderemmo sulla questione che trovasi all' ordine del giorno, cioè della libertà commerciale, la quale in questo Annuario viene discussa in cinque articoli, uno cioè di Michele Chevalier intorno *alla storia delle tariffe doganali*, uno di C. L. nel quale si offrono alcune notizie intorno *alla associazione francese pella libertà dei cambi*; un articolo di G. Molinari *intorno al libero commercio dei grani*, questione che nelle attuali circostanze crebbe a tanta importanza; una spiritosa analisi di Giuseppe Garnier *delle tariffe delle dogane francesi*, nella quale colle cifre e coi fatti se ne mostrano le tante assurdità e contrassensi; infine alcune scene di Federico Bastiat, intitolate *La Protezione o i tre Scabini*, stese con quella venustà di stile, con quel brio di immagini che tanto onorano il giovane, ma già chiaro autore dei *Sofismi Economici*. Ma tanta è l' importanza dell' argomento, tanta la copia delle ragioni e dei fatti, tanta la concisione dell' esposizione, che pochi periodi scelti qua e colà non sarebbero sufficienti nemmeno ad adombrare il soggetto. Noi quindi abbiamo creduto opportuno limitarci alla indicazione degli articoli, tanto più che gli squarci da noi riportati ne sembrano più che sufficienti per porgere una chiara idea dell' indole del libro, del modo conscienzioso col quale venne compilato, dei principî liberali e filantropici che da ogni pagina traspirano, e per eccitare i nostri compatriotti i quali danno opera allo studio delle scienze morali ed economiche ad unire i loro sforzi onde riuscire alla compilazione di un Annuario tutto italiano, il quale, mentre abbia a versar lustro sul nostro paese, ne illumini sui nostri errori, e ne palesi i nostri bisogni.

D. B.

— *Maestranze.* Leviamo queste parole dal Contemporaneo per farvi poi a suo tempo le nostre riflessioni. L' argomento risguarda l' ammissione o l' abolizione, assolute o l' una o l' altra, oppure relative delle maestranze. Il prelodato foglio, riferendo la festa che di s. Eligio suo titolare solennizzava in Roma l' Università dei Fabbro-ferrai, soggiunge — » Infine Monsignor Primicerio LO (PIO IX) ringraziò a nome di tutta la Confraternita dei privilegi benignamente conferiti alla Università dei fabbro-ferrai, che d' ora in avanti farà subire un esame d' abilità a chiunque amerà di intraprendere la professione di quest' arte, mettendo così in esecuzione il Breve pubblicato nel 1801 dalla S. M. di Pio VII, che abolì tutte le maestranze eccettuate quelle de' farmacisti, degli orefici e argentieri, e dei fabbro-ferrai » —.

— *Trattato di commercio e di navigazione* fra la Santa Sede e il regno di Napoli imminente per essere firmato.

— *Il trattato di commercio e di navigazione* conchiuso il 27 gennaio fra il governo di Napoli e la Prussia, che agisce in nome dello Zollverein, è stato recentemente ratificato. Desso ferma un' assoluta reciprocanza e procaccia questi vantaggi: 1. Le mercanzie e i prodotti di provenienza prussiana e degli Stati dello Zollverein pagheranno un 10 per 100 di meno che le mercanzie e i prodotti procedenti dagli altri Stati. 2. La Prussia si obbliga di ottenere dallo Zollverein che l' olio in botti importato in quegli stati dello Zollverein paghi il 20 per 100 di meno dall' attuale tariffa daziaria.

— *Trattato di commercio fra gli Stati Uniti e lo Zollverein.* Lettere di Washington ci danno la notizia che un progetto di trattato di commercio collo Zollverein sia stato convenuto fra il barone de Geralt e Buchanam, a cui solo manchi la ratificazione degli altri stati dello Zollverein.

NECROLOGIA.

Gazzeri professore Giuseppe morto in Firenze il 22 giugno p. p. Basta la sna chimica adattata a qualunque intelligenza per conoscere la entità della perdita che abbiamo fatto, e il diritto ch' egli ha alla pubblica benemerenza.

— *Giovanna Franul de Weissenthurm*, celebre drammatica alemanna, tanto come attrice che come autrice. Nata a Coblenz in Prussia nel 1775 è morta in Vienna d' Austria il 19 p. p. maggio. È stata onorata da Napoleone nel 1809, e da Ferdinando primo nel 1845. Quest' ultimo la decosò della grande medaglia in oro, del merito civile, distinzione che a nessuna donna fu mai accordata. Le produzioni da lei dettate formano una completa raccolta edita in 16 volumi in ottavo. *La Foresta di Hermannstadt*, così bene accolta anche sui teatri italiani, è uno de' suoi drammi.

— *Aimè Martin* sesto della grande società spiritualista fra Socrate, Platone, Fenelon, Rousseau e Bernardino St. Pierre.

— *Cattaneo Luigi* pavese, autore della migliore memoria sul Caseificio, di altra sull' insalubrità nella coltivazione dei prati marcitori, e di una terza intorno a un ramo di caseificio particolare ai contorni di Gorgonzola. La sua invenzione di un carro a ruote combinate per modo da potersi trarre con minor forza della consueta ebbe onorevole menzione nel 1822 dall' I. R. Istituto. Gli ultimi suoi lavori erano applicati alla falsificazione del caglio vitellino, da cui si sarebbero per certo ritratti considerevoli vantaggi oggi specialmente che si sta per adottare in proposito una riforma. Ma l' uomo, veracemente utile, ci fu tolto prima che potesse dar compimento alle sue investigazioni e pubblicarle.

— *Bianconi Girolamo*, la mancanza del quale dà bella opportunità per offerire la cattedra di Archeologia ch' egli occupava, al professore Orioli.

— *Hood Thomas*, uno de' poeti più originali ed umoristi dell' Inghilterra contemporanea. La regina ha conceduto alla vedova ed ai figliuoli una pensione di franchi 5,000.

— *Ricci Vincenzo.* — In Roma. — Onore alla memoria di Vincenzo Ricci. — Il Caffè nuovo è luogo di dolce e insieme pietosa memoria: qui sviluppavasi il germe di carità fraterna cui fatali circostanze impedivano mettesse frondi fuor dell' interno cuor nostro. Qui dopo la prima e santa parola di PIO IX in pro dei sudditi faceasi centro di pietà e di amore. Gli amnistiati eranvi invitati accolti abbracciati soccorsi: era l' incontro dell' amore colla sventura. E qui preparavasi grande festa per l' anniversario di quell' avvenimento, bella sublime pagina della nostra storia, sebbene quei che tanto si affaticò nella bella opera non sia più fra noi. Ma quella festa era pur dolce memoria di Vincenzo Ricci: l' anima sua nobilissima ne avrebbe goduto nel cielo. Nè sospese le feste pubbliche, fu sospeso qui di ricordare quel giorno elevando nel mezzo del giardino un busto di marmo rappresentante quel nostro amico concittadino nel suo uniforme di ufficiale della guardia civica. — Sopresso un altro amico, Tommaso Tommassoni, poneva questa pietosa scritta

IN QUESTO LUOGO
IL 17 LUGLIO 1846
I CITTADINI DI ROMA ACCORREVANO
PERCHÈ
VINCENZO RICCI
MUOVEVA LA GENEROSITA' DE' BUONI
A SOLLIEVO
DE' MISERI AMNISTIATI.

Chiunque entrasse il giardino non potea contemplare quel volto senza dare una lagrima di riconoscenza. Oh ben degna fu questa commemorazione dell' amnistia! collegò il grande atto di PIO al modello del vero dal patriota. — Anima nobilissima! Se una lagrima di pietà si vede pur dagli estinti, tu avrai portato al trono d' Iddio la preghiera che benedicesse in quel giorno alla salda prosperità di questa patria che tu amasti di un amor sì leale.

— *Texier* medico di casa del re dei francesi e chirurgo maggiore dello stato maggiore della guardia nazionale di Parigi. Al grande concorso degli spedali egli portò il premio. È autore di molte riputatissime opere di medicina e di botanica.

— *Daire Eugenio* autore della bellissima opera su fisiocrati premiato dall' accademia delle scienze di Parigi. Inoltre è il principale autore delle note e cognizioni biografiche che si vanno pubblicando nella collezione degli Economisti che stampa a Parigi Guillaumin.

— *Wolowski* morto a Parigi il 16 corrente luglio. Egli fu il medico in capo di quella generosa e sventurata armata polacca che sparse tanto sangue e non potè redimere la patria!

BOLOGNA. TIP. TIOCCHI.

Numero 51. 28 agosto 1847

LE STRADE FERRATE

AVVERTIMENTO

Col numero successivo, che è il 52, compiesi il primo anno di associazione a questo Periodico. Dall' Indice, che in esso Numero verrà pubblicato, si conoscerà se abbiamo soddisfatto all' obbligo assunto, oppure se andati oltre e pei molti supplementi, e per la maggiore quantità di materia sempre diretta, e per la sua copia e per la sua qualità, a tenere in giornata i Soci non tanto per tutto che riguarda a strade ferrate, quanto per quello che concerne l' universale progresso e le giornaliere scoperte. Noi vorremmo con queste cure avere contentato se non tutti almeno in parte quegli ottimi che ci hanno onorato; che se il desiderio andò a vuoto, non è ad accagionare il nostro intendimento che fu sempre rivolto a conseguire il possibile benefizio alla intrapresa delle ferrate, ed a tutt' altro che vi abbia prossima o lontana relazione.

Con queste premesse di buona volontà e di adempimento non ci rimaniamo di rinnovare alla Signoria Vostra Illustriss. la nostra preghiera perchè, a ristoro di una parte almeno delle spese incontrate, ci venga, o per mezzo della Diligenza o del Latore del Foglio, il ripieno della Sociale annua correspensione in

SCUDI

SEZIONE TECNICA.

BAROMETRO

DELLE STRADE FERRATE PONTIFICIE

riassunto nelle tre costituite compagnie:

1. Società fondatrice bolognese,
2. Società per la congiunzione tosco-padana,
3. Società nazionale.

1. *Società fondatrice bolognese o società per la ferrata da Castelfranco ad Ancona.* Nata, cresciuta e mirabilmente progredita in tempi contrarî. Venuti i tempi migliori ed anzi favorevoli, vegeta rigogliosamente in mezzo ad umori che le contrastano il morale sviluppo. Le sue fasi somigliano quelle del nostro pianeta fuorchè nelle periodiche regolari mutazioni. Il 12 luglio p. p. (*vedi n.° 49*) questa società fluttuava in un mare d' incertezze che non cessarono, e tuttora anzi continuano; dimodochè, dal variabile, il barometro passava al temperato, poi alla pioggia, indi al secchissimo per tornare di nuovo al variabile. Nei primi dell' agosto giungevano novelle dalla capitale, per le quali la società sollevavasi a grandi speranze, perchè il barometro generale delle ferrate segnava concessione dei tronchi parziali, e così derogavasi di fatto, non di diritto, alla legge della generale concessione d' intera linea. Nel progredire del mese progrediscono pure le speranze e si sollevano all' apogeo. Un gran banchiere, dalla nostra capitale, si portava a Parigi e di colà dava notizie di avvenuta adesione di capitalisti francesi a favore della fondatrice. Un siffatto alzamento ne portava anche un maggiore e tale da reputarlo ultimo movimento, il definitivo, perchè dicontro la cifra, che segna il grado del barometro, stava questa scritta: » lettere di Roma annunziano che da qualche tempo la fondatrice ha ottenuto la concessione: a pubblicarla, si aspetta la estensione e promulgazione della legge di espropriazione ». Pareva che il barometro segnasse giustamente per ragione d' intruse compensazioni, fra le quali una, che se ha potenza di abbassare il termometro, innalzò invece il barometro al 29.° grado, e cioè di atmosfera asciuttissima e stabile. All'incominciare della seconda decade del corrente fu voce, a cui si dava tutta l' apparenza di verità, che il luminosissimo astro delle ferrate fosse ritornato al firmamento dove non sono strade nè di sasso nè di ferro. Gloria a Lui che portava con se i piani della società nazionale da lui predicata, e sollevava ognora più il credito della fondatrice per esso contraddetta in quanto alla tenacità di voler rimanere sola e non fondersi. Scoprimento della menzogna. La deliberazione ognora più vacilla infra due e nulla si conclude. Il vento, che procedeva da una forza mondana irresistibile e che era propizio per la fondatrice, è sostituito da un altro che la mette in un vortice burrascoso. Movimento straordinario di una abbagliante stella de' nostri giorni, ignoto pianeta ai calcoli recenti di Leverrier, che si reputa salutare ad ovviare il grande pericolo. Il moto fu mal giudicato, ed in luogo di concessione di vie ferrate può divenire generatore di bancarie speculazioni. Eccoci di qualche giorno al fine della seconda decade e al principio della terza del mese, e il barometro segna tempo variabile e cioè pioggia o vento, ma non tali però che non diano luogo a qualche serenità ed anzi oggi è al 28 cioè al bello. La fondatrice è proclamata la deliberataria di tutta la linea da Castelfranco a Ceprano. Già comincia dessa ed anzi dà luogo alle parti: per sè la linea dal confine Estense ad Ancona: subappalto alle diverse società del rimanente della linea. Alla vista del bellissimo tempo per la fondatrice succede un continuo e spesso accorrere per azion. Sorge una legger nube piuttosto cupa: si ritirano le domande: è cagione di questo mutamento un dubitare dei natali della fondatrice: si discute della dote e del corredo: non dissimile dalle fanciulle che vanno a marito, che odora di antico, mette fuori pretese di sopraddote a benefizio dei genitori, parenti ec. ec. Il barometro è guasto, si grida: e fino a che il fisico non ha dato il suo giudizio di perfezione o di indispensabile riparo, od anche di sostituzione, non vi poniamo più mente, ed intanto andiamo ad occuparci di altri barometri.

2. *Società per la congiunzione tosco-padana o società bolognese per la ferrata dal confine toscano al veneto passando per Bologna e Ferrara.* Erano tredici, *i soci*, ora sono quindici, mutazione di buon preludio, ma che mette in un continuo alzarsi e scendere della macchinetta, ed in una alacrità di sforzi per equilibrarsi col barometro della società fondatrice a cagione di identità di elementi, uno de' quali sovrano. In tanto scombuiamento, la società sembra dormigliosa, se non che d' ora in ora dà luogo a qualche meteora apportatrice di grandi effetti tuttochè le fenomenologiche sue vesti non siano di famiglia e sembrino di tutt' altra pertinenza che di questa società. Nel suo silenzio non è inoperosa, anzi si dà moto e siffatto da bene preconizzare. Oggi il suo barometro inclina al buono, e questo effetto si deriverebbe per avventura da una mano che non è priva di potenza; è certamente poi condotta da non ordinaria perspicacia. Altri fenomeni, ma splendidi, che mostrano chiara origine, sono imminenti. Questa società ha tale un sistematico e ben condotto procedimento da mettere pensiero alle altre due, che possa riuscire novella prova dell' antico ditterio.

3. *Società principe Conti e Compagni, poi nazionale, poi nazionale Doria e Compagni, poi nazionale-Doria-Crouy-Bourbon del Monte-de Putzer e Compagni ec. ec.: per la ferrata, prima limitata dal confine napolitano al confine estense; poi protesa anche al tronco per Frrrara al Po e alla riunione dei due mari non escendo dai confini dello Stato pontificio, poi non esclusa la congiunzione alla Toscana sia per Perugia o per l' Appennino; in somma per tutte le ferrate pontificie ordinate e da ordinare nello Stato della Chiesa.* La bollicina oscillava fra le autorizzazioni di fare o non far sapere avvenuta o non avvenuta la concessione delle ferrate a questa società. Il signor avvocato Cattabeni diede il barometro ad esaminare al suo collega prof. Orioli, molto più innanzi nelle cose di fisica che non è bisogno nella presente quistione. Risultamento ultimo di questa discussione, a cui nessuno ha replicato (la ragione dell' ultimo, che parla, è sì potente che vince anche dinnanzi ai Tribunali) è il seguente: *L' avv. Andrea Cattabeni direttore del giornale la Bilancia riceveva col n.° 71771 dalla suprema Segreteria di Stato questo rescritto: » Si autorizza il giornale la Bilancia ad inserire un avviso che fino al presente giorno il Governo non ha deliberata nessuna concessione di strade ferrate ». Tanto in tutta risposta al giornale — La Locomotiva.* E in questo stato figuravano le cose della nazionale fino al 12 p. p. luglio. Ma nel 13 detto noi scorgemmo un tale incomposto bizzarrire della bollicina che per rintracciare la cagione siamo costretti a farci un po' indietro ed esaminare le tavole barometriche. All' indicato giorno la macchinetta segnava variabile, e di contro appariva: 1847 *luglio* 13. *Promesse d' azioni della società nazionale due milioni.* Nelle citate tavole troviamo è vero preconizzato il variabile ma di contro: 1847 *luglio* 1. *Promesse di azioni e dimande dall' estero meglio che quattro milioni fin d' ora!* Nei primi dell' agosto il barometro della nazionale marcava gran pioggia: il suo fervore, le sue incessanti preghiere non valevano a sostenerla, anzi ognora più la perseguivano minacciando procellosa irreparabile caduta, distruzione: le promesse erano tenute vanitosi parlari; e perfino la dichiarazione del suo genitore per mettere quiete faceva temere come di un moriente che non sente il male e dice sto benino. In tutti questi giorni, che comprendono la prima quindicina del corrente mese, si mutano i dominatori delle quarte e quindi alzamento ed abbassamento di barometro, ma sempre declinante al variabile. Fuvvi un momento in che la macchinetta fece travedere gran pioggia; e se per anomalia la bollicina slanciavasi al bello, vi leggevi dicontro, in luogo di nazionale, società fondatrice. E qui mosse un dubbio che o siansi cambiati i barometri, o che il proprio della nazionale sia guasto, o che altro d' infausto, per cui non si conosce più niente nè si può determinare a quale stato trovasi l' atmosfera delle ferrate, se non se abbandonando i barometri parziali e ricorrendo al:

Barometro generale delle ferrate pontificie. Il suo grado è sempre stato il temperato (quasi direbbesi insensibile come se l' atmosfera limitasse la sua azione ad altro barometro che non è di ferrate) con iscritte dicontro varie sì ma sempre procedenti dal 27°. grado. Queste scritte sono: *Una congregazione apposita è creata per presiedere alla costruzione delle ferrate pontificie e vedere se accordando il terreno preparato si potesse a ciascuna Società concedere le rispettive linee domandate.* Ma la linea da Ancona a Roma e la legge!! Nascono illusioni di potere superare questi ostacoli, e solo rimane invincibile il fermo proposito della riedificazione del Porto innocenziano. A questa misura sorge un oppositore potentissimo siccome satellite del dominatore della quarta; ma la quarta si compieva e tutto si arresta. Anche il barometro generale si risente dell' influenza degli altri tre compagni; e nasce nella bollicina un moto convulsivo che non permette di fissarne i gradi.

Barometro nostro. Continua a segnare sempre tempo stabile formulato sempre ad un modo, detto, ridetto e ripetuto a sazietà per non dir noia e che quì anche una volta replichiamo. Le strade ferrate sono uguali alle comuni. Nessuna ricerca di utilità pecuniaria o di frutto si è mai mossa per rispetto a queste; nessuna ricerca di tal genere devesi neppure tentare per quelle. Il modo a tenere per la costruzione delle ferrate non è niente disimile da quello tenuto finora per la costruzione delle strade comuni. Di grado solo non di natura differiscono i mezzi. Qual pratica si tiene per la costruzione delle strade comuni? La medesima si tenga per la costruzione delle strade ferrate. Un perequo aumento di tassa diretta congiunto ad altra sull' industria; un appalto de' lavori con onestà e sollecita sorveglianza governativa sono i mezzi comuni alle strade ordinarie ed alle strade ferrate. Questa si è l' unica e vera garanzia del Governo, non l' altra proposta da molti del minimum d' interesse e oggi conosciuta così dannosa per l' esperienza che ne hanno fatto altre nazioni. Fuori di questo procedere non si hanno strade ferrate; ed ammesso ancora che per speculazione privata si cominciassero, non progredirebbero e tanto meno si compirebbero se non con immenso danno, ricorrendo troppo tardi ai due indicati mezzi segnati dal nostro barometro. Che se non bastasse la ragione sufficiente della provata uguaglianza fra i due veicoli ordinario e ferrato per adottare mezzi comuni, conseguenza necessaria di un giusto ragionare per analogia, basterà certamente la considerazione di un fatto a tutti evidentemente manifesto. Cessata la febbre delle intraprese ferrate, tutti li capitalisti si sono svegliati e, freddi calcolatori come sono, di leggieri si accorgono che i capitali, anche lungi dal negoziarli nelle consuete abituali speculazioni, ma solo impiegati in garantite sovvenzioni, loro fruttano almeno il sei per cento, sicuramente poi il cinque e mezzo o il cinque; utile che non solo non assicurano, ma in realtà non arrecano le intraprese ferrate, oltre al probabile rischio di perdita. Nè si dica che la misura del frutto può esser garantita dal governo, perchè alla fine dei conti chi paga lo scotto? Ma tutti che vogliono intendono quello che segna il barometro, e lo intendono meglio che se ci dilungassimo in più abbondanti parole. Sono ragionamenti giusti, sì facili, sì conseguenti ai fatti che solo possono essere messi in dubbio e inconscienziosamente da chi è guidato da qualsiasi altra cagione privata di parziale interesse o di amor proprio, *dai banchieri* principalmente, oggi, la Dio mercè, dacaduti dai loro troni finanziari. La formola è questa, segnata dal barometro, che ha la figura di Calcante: *Fuori dei mezzi che procciano le strade comuni, non ve n' ha altro per ottenere strade ferrate.* Che se la sostenuta eguaglianza fra i due veicoli ha pure un cotal lato che differisca, questo lato è tutto a vantaggio delle ferrate; ed è appunto siffatta differenza che desta meraviglia della complicazione che si è innestata nella discussione di questo argomento; poichè l' elemento di una qualsiasi utilità che tu trovi nelle imprese delle ferrate e non nelle comuni deve, anzi che apporsi, facilitare la soluzione dell' argomento. A dimostrare però questo lato di utilità per parte delle ferrate, basti il dire che a percorrere le strade comuni non si paga, a percorrere le ferrate si paga. E questo fia suggello che sganni ogni uomo che sia rivolto al comun bene, che conosca l' attuale indispensabililità delle ferrate come prima del trovato lo sono state le strade comuni, che senta la necessità di occupare e braccia e menti oziose in lavoro utile, non in lavori ordinati solo per occupare, soggetti poi ad essere disfatti per rifarli in ragione di nuovo bisogno di occupazione; che infine il tempo, come si suol dire galantuomo, c' incalza e porta quella stagione che è sì terribile non per penuria nè per prezzo delle susistenze, ma per mancanza di lavoro e di occupazione che procacci quell' onesto degno e sufficiente guadagno da provvedere ognuno a se e alla sua famiglia il pane quotidiano.

29, 30 e 31 corrente agosto. — Il grado *temperato* del BAROMETRO GENERALE DELLE FERRATE PONTIFICIE indicativo la *concessione a ciascuna società delle rispettive linee domandate*; le trovate ragioni di *niuna contravvenzione alla legge* per siffatta specie di concessione; la tacita esclusione della *riedificazione del Porto innocenziano*; il corso periodico prescritto al dominatore della quarta, cagioni oggi note di *quel moto convulsivo della bollicina* che abbiamo notato; una seguìta preveduta quasi evidente *fusione*; finalmente l' abbandono alla spiegata massima *di garantito frutto* hanno portato in questi tre giorni il compimento di quanto prediceva il BAROMETRO DELLA SOCIETA' FONDATRICE BOLOGNESE O SOCIETA' PER LA FERRATA DA CASTELFRANCO AD ANCONA, e cioè una fondata sicurezza che, oltre alla Compagnia Principe Altieri e De-Rossetti per la linea da Roma a Ceprano, sia riuscita deliberataria la SOCIETA' BOLOGNESE fusa colla società Fabri-Cholmeley e Comp. per la linea da Roma al confine Estense. Ora non rimane che ad aspettare dal tempo, gran giudice in queste più che in altre cose, gli ulteriori avvenimenti non tanto in rispetto alle predizioni del *barometro della società nazionale*, quanto a quelle del barometro *della società tosco-padana*, e più di tutto ai presagi *del barometro nostro.*

— *Ferrata dal confine pontificio al parmense per Modena e Reggio.* — Pregiatissimi Signori — Modena 6 agosto 1847. — Mentre in tutta Italia si scrive e si discute sulle strade di ferro, e in alcune parti si prosegue animosamente nelle intraprese costruzioni, qui pur si opera.

S. A. R. il nostro Sovrano, ravvisando quanta importanza abbia la linea dell' Emilia con cui la sapienza del popolo re segnava l' arteria commerciale dell' alta Italia e il naturale e precipuo congiungimento coll' Italia inferiore, e in essa scorgendo necessario e principale anello il ramo che attraversa i Dominî Estensi, vi pose le sue considerazioni. E avendo chiamato a Modena il ch. ingegnere milanese sig. Elia Lombardini per esaminare alcune questioni idrauliche, volle da lui un progetto di massima per la costruzione della strada ferrata dal confine pontificio al parmense per Modena e Reggio. Il sig. Lombardini corrispose all' incarico, presentando il piano nel duplice aspetto, o di secondar l' Emilia, o di riunir Modena e Reggio con una retta linea; perlocchè la strada ferrata sarebbe costituita di tre rettilinei congiunti da svolte insensibili. Quest' ultimo partito meritò ed ottenne la sovrana approvazione.

E più grato riescirà il sentire che S. A. R. ha nominato i tecnici, i quali debbono occuparsi dell' effettivo tracciamento della linea, sotto la direzione del ch. matematico signor prof. Antonio Araldi di Modena Maggiore del genio, giusta le norme da lui prestabilite di concerto coll' encomiato ingegnere Lombardini, e che sonosi date le disposizioni per incominciarla sul più lungo rettilineo da Modena a Reggio malgrado l' ingombro delle piante nell' attuale stagione e per intraprendere i rilievi planimetrici e di livellazione.

Di più siccome la linea viene ad intersecare il fiume Secchia in un punto ove fa un giro tortuoso, si è già ordinato l' appalto dei lavori per eseguire in quella località il raddrizzamento del fiume.

Sembra che la cognizione di questi fatti possa non essere indifferente nelle attuali circostanze e servire di efficace impulso ad intraprendere anche negli Stati vicini il prolungamento di questa linea, la quale, oltre gli immensi vantaggi locali, dev' essere, giusta le vedute di chi più in tali materie conosce, l' arteria di comunicazione fra le Indie e il Continente Europeo. V. B.

—*Sui documenti pubblicati dalla Presidenza Generale del Censo relativamente alle ferrate.* Non esitiamo a dichiarare benemerita la nostra presidenza generale del Censo per gli statistici documenti raccolti ed editi sotto la di lei cura in Ancona. Formano essi un magnifico volume in foglio, corredato di superbe ed egregiamente disposte tavole, con più una mappa topografica del nostro Stato, ed entro essa la indicazione delle linee ferrate di bene augurata prossima costruzione, se saranno finanziariamente possibili.

Erano e sono scarse le pubblicazioni statarie di questo genere. Dopo quella raccolta e dichiarata da noi ne' 13 almanacchi statistici del Salvardi, comparve l' utile e succoso volume del benemerito nostro cavaliere Galli; e finalmente a quella semiufficiale fatica sussegue ora la quasi ufficiale del Censo di che parliamo. Segna questa il primo passo nella carriera pubblica di questa scienza tra noi; la quale per progredire e perfezionarsi ha mestieri di un regolamento che ingiunga a tutti gli uffizî pubblici dello Stato di prestarsi obbligatoriamente alle ricerche o del dicastero del Censo o di qual altro più piacesse al Sovrano nostro di dichiarare uffizio pubblico della statistica pontificia. Occorrerebbe oltracciò aumentare di molto il numero delle Camere di Commercio per poter conoscere al giusto il quantitativo ed il valore di ogni interna manufattura ed il consumo delle estere. Occorrerebbero eziandio uffici secondari di statistica in ogni capo-luogo di provincia ad oggetto di efficacemente coadiuvare il primario: e finalmente per provvedere alla esattezza delle nozioni statistiche sarebbe urgente estirpare, mediante ulteriori avveduti ribassi di dazio, il contrabbando, che tanti generi e di tanto valore esporta ed importa in frode. Questa frode è una delle cause de' molti errori introdottisi nel lavoro che abbiamo sott'occhio, come altra fonte di essi è stata la necessità delle ricerche presso diversi uffici non dipendenti, e presso statistiche di esteri; tra' quali vediamo citata quella dell' inglese dottor Bowringh. Aggiungasi le pochissime ed inesatte nozioni che tra noi si hanno della produzione manufattrice, e di più l' inespertezza nostra nelle ricerche statistiche, le quali a nulla giovano se non si fondano sopra cifra omologhe e dati contemporanei; e si vedrà che, malgrado che di cuore noi applaudiamo a questi sforzi e precisamente alla nobiltà del sentire, alla delicatezza nel giudicare adoperata dall' illustre scrittore delle *considerazioni*, poco di più puossi trovare di infallibile in questo lavoro oltre i dati ufficiali della estensione dello Stato e de' suoi diversi compartimenti.

Siccome poi di ciò che diciamo è troppo necessario dar prove lucide e palpabili, così soggiungiamo tosto, che oltre alle molte date nel *Compendio di osservazioni* (*Vedi n.° antecedente di questo Ebdomadario*) tratte da un profondo lavoro di alcuni bolognesi cultori di statistica: oltre alle molte altre, che ritrar si possono dalle magnifiche lettere dirette al chiarissimo nostro amico Recchi dall' altro non men chiaro concittadino ed amicissimo ingegnere Francesco Maranesi edite testè in Ferrara pe' tipi del Taddei, ci crediamo in obbligo di emettere noi pure le seguenti annotazioni.

1.° La popolazione delle città s' indica in questi *Documenti* per *città unitamente ai sobborghi.* Questo non è modo ufficiale di computo tra noi: perchè le tabelle pubbliche delle pontificie popolazioni le distinguono unicamente per Comuni primari ed appodiati; e non si separa mai la popolazione di una città da quella del suo circondario comunitativo esterno. Ma il computo dei *Documenti* per città co' sobborghi non è nemmeno esatto: ed eccone la dimostrazione. Vi leggiamo che la popolazione delle sottonotate città coi rispettivi sobborghi è la seguente: Bologna 74,547 — Ferrara 30,928 — Ravenna 20,160 — Faenza 20,329 — Imola 15,112. Fermiamoci qui. Da notizie procurateci risulta che nel loro murato recinto Ferrara ha tuttalpiù circa 26,000 — Ravenna 14,000 — Faenza 14,000 — ed Imola 10,000. Per giugnere alla popolazione superiormente loro assegnata, queste città, meno Bologna, hanno d' uopo d' includervi non solo tutti i loro immediati sobborghi, ma eziandio la popolazione intorno sparsa in un raggio dall' uno alle due miglia. Bologna invece ha dentro le sue mura 71,000 abitanti almeno; e con un raggio esterno di due miglia ne ha certamente 90,000. Il Comune bolognese ricetta diuturnamente, compreso il presidio e qualche centinaio di forestieri, 100,000 abitanti, come abbiamo dimostrato in altro articolo inserito in questo stesso ebdomadario; e chi non crede consulti le officiali tabelle della Magistratura Comunale o della Contabilità Legatizia e ne rimarrà persuaso. Ora dove sono i termini omologhi di confronto nelle dette cifre?

2.° La mappa topografica, annessa al volume, abbenchè stesa in ampio foglio, non corrisponde per nulla nè alla magnificenza della edizione, nè alla esatta e bella disposizione delle sue tavole statistiche. Nella mappa al contrario i segni sono antiquati, poco precisi, tranne i confini; e oltracciò informi e di quasi nessun uso. I monti vi sono non bene designati: nessuna valle vi è mediocremente rappresentata. Nelle strade sonovi errori notabili. Così p. e. nella bella e comodissima provinciale da Bologna e Ravenna notiamo una vasta interruzione e lacuna tra Medicina e Lugo. Eppure questo è uno de' transiti attivi commerciali principalissimi nel nostro Stato: tale che meriterebbe una ferrata, se si trascurasse la più considerevole ed utile opera della navigazione del Volano. Che dirò de' naturali meandri de' fiumi? che de' loro nomi sbagliati? Così p. e. vi leggiamo Radente per Bidente, Savenna per Sàvana, Brosinone per Brasimone ec. In somma questo infelice tipo non molto certamente ci onora, non dirò già in faccia agli inglesi, ai francesi, non dirò presso i nostri fratelli italiani di Lombardia, Piemonte, Napoli e Toscana, ma presso i russi che molti de' nostrani gongolano a chiamar barbari. Eppure un semplice ingegnere in capo di Ferrara, il buon Barbantini insegnò, nella sua lodevolissima mappa della pianura delle Legazioni, come presentar si denno a un colto pubblico le topografiche. Dunque non manchiamo di buoni esempi anche tra noi. Ma che i buoni esempi tra noi non abbiano a fruttificare!

3.° In questi Documenti si dà grande importanza alle linee ferrate interne, e poco alle connessioni colle linee degli Stati vicini: mentre è dimostrato che, tranne Inghilterra, dove tutto è eccezionale per la strarricca industriosissima sua condizione, per converso nel continente europeo le linee interne degli Stati quasi tutte rendono poco, e cominciano ad essere d' importanza finanziaria a misura che possono congiungersi cogli Stati finittimi. Tale è il processo che costantemente si osserva nelle linee francesi, belgiche, prussiane, austriache, badensi. Per qual motivo adunque non succederà altrettanto tra noi, dove per le porte di Ferrara e di Bologna tre quarti d' Europa si recano a Firenze, Livorno, Roma e Napoli? Ma ho toccato del fatale Livorno, che è l' ipotenusa de' nostri scolaretti di pubblica economia: quindi mi taccio per non far loro paura, e li rimanderò invece alle osservazioni del citato *Compendio*, assicurando loro che nessuna di queste osservazioni mi appartiene, abbenchè la mia coscienza ne approvi almeno i nove decimi.

Dott. Carlo Frulli.

— *Nuovo sistema ferroviario meccanico senza locomotive.* Leggesi nella *Union Monarchique* 20 luglio quanto segue. *Strada di ferro meccanica.* Il ministro de' lavori pubblici di Francia nel mese di novembre ultimo nominò una Commissione composta de' signori Baude ingegnere in capo, Bineau e Combes ispettori delle miniere per esaminare *un nuovo sistema ferroviario meccanico senza locomotive* applicabile agli innesti de' rotedotti, inventato dal sig. Cuillier, capo-macchinista del teatro delle Varietà. Secondo questo sistema sono impossibili gl' incontri de' convogli e la loro deviazione dalle rotaie. La relazione del sig. Baude, le di cui conclusioni sono state approvate nel 15 febbraio scorso dal consiglio generale de' ponti e strade, dice che si possono ascendere piani inclinati di gran momento, e girare per curve di strettissimo raggio. Secondo calcoli di persone competenti la spesa di costruzione non passerebbe i cento mila franchi per chilometro, mentre col sistema in uso ne occorrono almeno 250,000. Il solo poter far senza macchine a vapore sarebbe un progresso immenso verso un nuovo genere di *ferrate* tanto economiche e sicure. — Noi aggiugneremo che sarebbe di massimo benefizio per que' molti paesi che, come i nostri, sono privi o scarsi di combustibile minerale. Dunque si verifica ciò che da molti e da noi stessi si è presentito, e cioè che i paesi ultimi a por mano ai rotedotti li avranno più perfetti, più sicuri e a basso prezzo. La data ufficiale qui riportata ce n' è sicura garanzia.

SEZIONE ECONOMICA.

Quale esser possa efficace rimedio ai ladri. Un generale lamento suona per la nostra contrada contro turba di malandrini, che, fitti nel vizio sino alla gola, niegano buscarsi il pane col sudore della fronte. Invano le Comuni ed i possidenti offrono a gara lavoro anche in opere di lusso o di poco reddito per distorli dalla mala via, e invogliarli al ben fare. Le paterne intenzioni del nostro venerato Sovrano sono state da' bolognesi adempiute al di là forse de' suoi santi desideri; e in un anno come è stato l' annonario che sta per finire, nessun povero tra noi ha stentato per fame; quantunque riescissero scarsi i ricolti, e più scarsi i redditi dei più tra i proprietari terrieri. Niuno tra noi dei più miseri morì di inedia: molti bensì ricusando l' opera si diedero più che prima al rubare e all' ag-

gredire in città; e quando vennero con fermezza repressi dalle cittadine pattuglie, sparpagliandosi per le campagne fecero man bassa sopra il bestiame e gli averi degli inermi; e con iscandalo inaudito aggredirono replicatamente i viaggiatori nelle pubbliche vetture.

Ora quale rimedio a tanti mali! Se le pattuglie villerecce si allestissero in ogni parocchia del contado esser potrebbero come le cittadine onnipossente rimedio repressivo: ma colme poi le prigioni della iniqua gentaglia, il male si riproduce da sè colle successive liberazioni dopo scontata la pena: dappoichè una crudele esperienza c' insegna pur troppo che il ladro recidivo per lo più rimane ladrone per tutta la vita; tranne qualche caso piuttosto miracoloso che raro. La società però, che non può e non deve stare in ansia continua, e diuturnamente esposta al vedersi rapire il frutto di sue onorate fatiche, o a contrastarlo a mano armata e con pericolo della vita de' buoni e tranquilli cittadini, esige imperiosamente un rimedio. Ma quale? Dovrassi forse insevire colla legge e dannare alla forca, come in addietro usavasi, il violento nella roba altrui? Non già: poichè l' incolumità della persona onesta sarebbe allora esposta alle estreme violenze; e gli eccidî diverrebbero inseparabili compagni delle rapine. Dunque se la legislazione attuale o non difetta, o poco difetta in argomento, vediamo se risalendo allo cause prime che resero ladra gran parte della generazione del basso nostro popolo, non si possa dalla storia ricavare il diritto o almeno qualche utile documento a rimedio di tanto male.

Le cause generatrici tra noi della ladra bordaglia si riducono a tre principalissime. 1.ª Il contadiname, che per sottrazioni di generi verificate dalle padronanze viene espulso dai campi che coltivava a mezzadria, si volge da ogni parte a cercar rifugio in città per esercitarvi i mestieri di facchino, di canapino, di muratore e porta con seco il vizio contratto. 2.ª I figli della plebe viziosa della città si danno ordinariamcuie anch' essi al ladroneggio. 3.ª I contrabbandieri poi, ladri di mestiere a danno dell' erario, inclinano a divenir tali verso la sostanza de' privati. Questi ultimi si compongono di una specie di industriali che reclutano i loro agenti ed esecutori nella porzione più pericolosa delle due antecedenti categorie. Nel tempo degli estremi rigori della tariffa, e cioè nel tempo che fu il più propizio al contrabbando, essi demoralizzarono al tutto non solo il basso popolo delle città, ma quello eziandio delle frontiere, che tante e tante sono a noi vicinissime: toccando il nostro territorio per breve tratto a mezzodì la Toscana, a ponente gli Stati-Estensi, e al settentrione, mediante un angolo del ferrarese, il mantovano cispadano, e per mezzo di esso il regno lombardo-veneto e tutti gli altri austriaci dominî. Fu gran peccato adunque, e causa massima di guai per le nostre contrade l' ignoranza o la malizia di coloro che al governo consigliarono le alte tariffe. Sotto colore di favorire la industria stataria, e di menomare l'escita del danaro carpirono dalla bontà de' governanti la sanzione degli altissimi dazî; e con questa deplorabile misura si ottenne un tutt' opposto risultato: risultato però infallibile, scritto a caratteri indelebili nella storia della pubblica economia. Effetto immediato e costante delle proibizioni e de' forti dazî fu sempre e si verificò tra noi una pronta organizzazione di contrabbandieri, che avendo i loro quartieri in Modena e in Livorno, sdaziarono colà i generi e le mercatanzie lombarde, francesi, inglesi ec. a bassa tariffa; sicchè poi a minor prezzo di costo venivano ad offerirle, di quello che le potessero accordare gli onesti mercadanti, che sdaziavano nelle nostre dogane. Quindi gli onesti mercadanti furono ridotti alla ruina, le dogane statarie non ebbero che miseri incassi, incapaci di pagare le spese degli impiegati, e dei continui rinforzi di guardie finanziarie spedite a repressione de' contrabbandieri; i quali quando colla forza e quando colla correzione ingannavano poi la sorveglianza de' preposti. E invero converrebbe essere santo od eroe a rifiutare le buone mancie per esporsi all' ira altrui e ai colpi di moschetto. Il denaro quindi esciva più di prima all'estero, e le manufatture interne protette dal dazio non progredivano. Progredì bensì l' immoralità del contrabbando a segno da rendere la nostra plebe riottosa, armigera e pericolosissima, come si esperimentò poscia, alla pubblica quiete.

Intanto nel lasso di trent' anni cento e più milioni de' nostri franchi rimasero nelle dogane etrusche ed estensi: parecchi capi contrabbandieri arricchirono: molti che non si vogliouo qualificare, ma noti al popolo s'ebbero da essi i regali; e quando il governo, aperti finalmente gli occhi, sostette sul pendìo di tanto precipizio col por mano alla tariffa, e col ribassare le gabelle di varî generi, il veleno era già introdotto nel nostro corpo sociale. Costretti i capi contrabbandieri da questi ribassi a congedare parte delle turbe in prima da loro assoldate, queste si diedero al rubare; o a meglio dire questo gentame senza occupazione di ladri delle pubbliche casse lo divennero delle particolari; e quando non bastarono i frutti dei furti si diedero alle aggressioni notturne e diurne sulle pubbliche vie in città e fuori. Il governo non venne meno alla dovuta vigilanza: ma frutto di questa si furono migliaia di carcerazioni e di processi, migliaia di condanne e di precetti: e infine migliaia di liberazioni di cattivi dopo scontata la pena od ottenuta la grazia, i quali poscia respinti da tutti i buoni se ne tornavano all' iniquo ladroneggiare, parte per indole, e parte per necessità. Di queste asserzioni se ne ha una prova nella statistica criminale dello scorso maggio, che offre il risultato di più di seicento furti nella sola nostra provincia.

I grandi Stati sogliono confinare costoro nelle colonie: il regno italico li domava nella Isola dell'Elba: ma il nostro Stato non ha nè isole, nè colonie: dunque che fare? nulla forse? non mai. Coloro che per inclinazione, per abitudine, per mestiero si danno alla scioperatezza e all' inquietar continuo la società perdono il diritto di stare liberamente nel bel mezzo di essa. Colla prava maniera del loro vivere essi se ne resero indegni, nè meriterebbero tornarvi, non dirò, come dice la legge, dopo l'espiazione della pena, ma dopo solo una completa riabilitazione. In qual modo dovranno essi riabilitarsi e sino a qual segno affinchè la società possa di nuovo riceverli con compiuta sicurezza, eccomi ad additarlo, come l'unico mezzo possibile nelle nostre condizioni, s' io m' inganno prego mi sia fatto manifesto.

La legge condanni i ladri, specialmente recidivi a passare un determinato numero di anni od anche a vita durante nelle *militari compagnie di disciplina:* vi condanni i precettati per ladronecci; e questi colpevoli divenuti per legge soldati di disciplina sieno costretti ai pubblici lavori di strade, canali, essicazioni ec. È già massima di diritto europeo, adottata dalle più colte nazioni, che chi offese indegnamente la società abbia da servire ad essa in qualche cose di utile per lei. Ma come ridurre i malfattori a questa espiazione? La severa militare disciplina sola può infrenarli, punirli, migliorarli. L'avo del regnante nelle Due-Sicilie, consegnò a don Pedro del Brasile 800 lazzeri ladri recidivi. Distribuiti sulla squadra brasiliana molti di essi si meritarono per nuovi delitti il dovuto supplizio; ma più della metà domi dalla militare severità e tramutati di tristi in buoni si meritarono l' onorato titolo di guerriero brasiliano. Forse si obbietterà da taluno: Come mai fareste con tanti ladri ammogliati? Li separerete voi dalle consorti e dai figli? e come poi provvedere a questi e a quelli? Risponderei io: la prigione adesso non li separa? e talvolta per tutta la vita? e la beneficenza pubblica e privata non provvede ora di qualche guisa alla famiglia degli imprigionati? Si replicherà: e dove terreste a stanza una milizia tanto pericolosa? Dove? dove precisamente stanziano le altre, purchè in separate caserme e in numero proporzionato: p. e. una compagnia di disciplina dove il presidio è di un battaglione; due dov' è di due: una mezza in quelle secondarie città alle quali basta mezzo battaglione di stanziali, e via discorrendo. L' ufficialità de' militi disciplinarî la vorrei integerrima e preferita negli avvanzamenti o nel corpo o fuori: inesorabile la disciplina, infallibili le pene, e al solo Sovrano il diritto di moderarle. Ed ecco i ladri addivenuti galantuomini, tanti quanti saranno i superstiti. Si osserverà che un tal regime costerebbe non poco sangue; e si potià rispondere che il pietoso chirurgo fa la piaga gangrenosa. D' altronde di che mai potrebbe lagnarsi questo trattamento la ladra canaglia? Procedendosi così per essa non sarebbe ella trattata al paro del fior de' galantuomini? Quando un onesto giovine si fa soldato, se tratto dal proprio impeto per respingere una ingiuria dà un solo schiaffo non dico al capitano, ma al semplice suo caporale o brigadiere, non è egli tostamente condannato nel capo e tratto a morte? Ed invero è ben da compiangersi la perdita di un solo onesto più di quella di cento furfanti. Tutte le milizie han d' uopo del terror disciplinare.

Ma non basta ripulire la società da quella immondezza del ladrume cacciandolo per purgarsi uelle militari compagnie disciplinari: occorre troncare dalle radici le cause del male. E per conseguente un buon codice agrario renderà più circospetto e molto meno infedele il contadino. I figli della plebe verranno o sorvegliati, o posti negli asili infantili, o soggetti a un gius-patronato. E i contrabbandieri spariranno, cessata la cagione che li fe' nascere, la quale fu la stolta legge doganale. Imperocchè se il contrabbando vive solo degli utili che loro assicurano gli alti dazî, è chiaro e incontrovertibile che ribassati questi sino al limite che più non dà utile al contrabbandiere, questo per forza cessa da un esercizio che più non gli rende tanto da vivere. Anzi il ribasso dei dazî sino a quella giusta misura che più non premia il contrabbando viene proprio ad essere il tasso razionale del dazio stesso. E questo tasso razionale viene ad essere utile a tutti e per tutti i capi; dappoichè fa cessare il contrabbando: gli onesti spacciatori più non vanno a perire: i manufatturieri hanno sopra gli esteri il vantaggio del moderato dazio e del risparmio del trasporto; e ciò lor deve bastare: il danaro non esce dallo stato in tanta copia come prima (abbenchè questa sia una considerazione d' importanza solo per gli ignari delle buone massime economiche), e i cofani della finanza si empiono con soddisfazione del governo, e con reale sollievo de' contribuenti nelle altre tasse, i quali per tanto tempo supplirono essi soli al deficit finanziario. Ho visto talvolta suggerite alcune misure che qui propongo: non ricordo però che alcuno le abbia tutte unite e sviluppate. Se m' inganno, io ringrazierò chi me lo provi; e in tal caso bramerei che qualch' altro più di me illuminato e di pari buona intenzione trattasse ex-professo l'argomento, e riuscisse a bene in materia di sì alta importanza.

Dott. Carlo Frulli.

— *Cobden.* Al principio di questo secolo viveva a Midurst nella contea di Sussex un povero campagnuolo, di nome Cobden. Era questi un *yeoman* o piccolo proprietario che coltivava a stento un suo poderetto. Egli fu una delle vittime del sistema di concentrazione delle proprietà territoriali operatosi dai *laud-lord* dell' Inghilterra. Moriva il povero uomo dopo essere stato espropriato dell' aver suo, ed i suoi dieci figli rimanevano senza pane e senza tetto. Uno fra questi poveretti era il piccolo Riccardo, nato nell' anno 1804. Derelitto sino dalla prima sua età, egli fu costretto a fare il guardiano de' numerosi armenti del duca di Richemond. Stanco di quella vita addolorata, accolse a dieci anni la proposizione fattagli da un suo zio di Londra di aiutarlo come operaio nella sua fabbrica di tele di cotone. Egli si diede a qualche studio nei momenti che aveva liberi, ma nell' atto che andava da sè iniziando la propria educazione, il di lui zio perdette ogni fortuna e si trovò di bel nuovo senza mezzi di sussistenza. Allora risolvette di recarsi a Manchester per occuparsi nella qualità di commesso in una manifattura di cotone. Reso peritissimo in tal genere di industria trovò che solo a Londra si fabbricavano le stoffe sopraffine di cotone e non altrove: s' avvide che il prezzo di lavoro ed ogni altra spesa di fabbricazione erano molto inferiori a Manchester, ed ideò il progetto di trasferirvi quella industria colla certezza di tentare una fruttuosa intrapresa. Comunicato il suo pensiero ad alcuni capitalisti, trovò i mezzi pecuniarî per fare un primo tentativo. Queste riuscì, e Cobden divenuto capo fabbricante seppe un po' alla volta raccogliere una modesta ed onesta fortuna. Continuò ad educare sè stesso e nuovo Beniamino Franklin si pose a trattare la spola con una mano ed a leggere coll' occhio le migliori opere di pubblica economia. Amante del suo paese, come tutti gl' inglesi lo sono, si pose a trentun anni di età fra coloro che prendono parte alla cosa pubblica. Il pubblicista Urquhart aveva stampato alcuni opuscoli per consigliare agli uomini di Stato di far la guerra a mezzo mondo per guarentire viemmeglio la britannica mercatura. Cobden rispose a quegli opuscoli pubblicando a Manchester un suo libercolo, nel quale si fece a dimostrare che il vero interesse dell' Inghilterra era quello di stare in pace con tutti per poter commerciare liberamente con tutto il mondo. Quel suo libercolo scritto in istile popolarissimo attrasse tosto a suo favore la pubblica attenzione e gli procacciò una grande influenza su tutti i commercianti del Lancashire. Egli tosto si valse di siffatta influenza, e memore degli stenti toccatigli per far da sè stesso la propria educazione propose la fondazione di un Ateneo destinato a porgere i mezzi necessarî alla coltura intellettuale e morale dei giovani impiegati nelle fabbriche e nei negozî di Manchester. L' Ateneo da lui proposto venne solennemente inaugurato nel dicembre dell' anno 1835, e dovette egli stesso aprirlo con un pubblico discorso. Fu quella la prima volta in cui Cobden dovette perorare in pubblico, e non è a dire l' imbarazzo grandissimo in cui ebbe a trovarsi. Egli stesso confessò che appena si vide innanzi a quel numeroso uditorio fu colto da un terribile sbalordimento: chiuse gli occhi come uomo sbigottito e parlò senza accorgersi ov' egli fosse. I soli applausi che tratto tratto scoppiavano nell' adunanza, lo resero avvertito che le sue parole erano accolte con viva commozione; ma soltanto dai giornali egli potè nel dì seguente rendersi conto di ciò che aveva detto. Questa naturale sua timidezza fu sempre in lui un abito costantissimo, e noi, che pure l' udimmo, ci siamo accorti di questa sua perplessità.

Gl' incoraggiamenti dati a Cobden per questo suo felice esordire, lo animarono sempre più alla vita pubblica. Egli cominciò a procurare alla sua città la riforma municipale. Manchester, la grande, la popolosa Manchester era ancora retta nelle cose municipali, come al tempo di Guglielmo il Conquistatore; aveva ancora il suo *lord of the manor*, il quale non abitava neppure a Manchester, e da Londra governava qual feudatario la città imponendo tasse e vendendo impieghi. Cobden fu il primo a levare la voce contro quest' ultimo vestigio di feudalità e ottenne dal Parlamento la riforma di quel singolare regime. Fu allora istituita una rappresentanza municipale, e lo stesso Cobden si trovò quasi nello stesso giorno eletto alla duplice carica di aggiunto al municipio (*Aldernam*), e di presidente della Camera di commercio. Nell' esercizio di questi onorevoli uffici Cobden spiegò tutta quella attività, e tutto quello spirito di rigorosa probità che furono e sono in lui le sue qualità più caratteristiche. Desideroso di conoscere lo stato vero del mondo in relazione alla pubblica economia, si diede a fare ripetuti viaggi negli

Stati Uniti, nella Francia, nella Svizzera, nel Belgio. Nell' anno 1838 visitò l' Egitto, la Turchia, la Grecia. Percorse l' intera Germania da Amburgo a Vienna, e nel percorrere il Danubio ed il Reno, allo spettacolo per lui nuovo dei castelli feudali cadenti da per tutto in rovina e delle città popolose rese floride e gaie dall' operosità e dal commercio, si ricordò che la causa massima della caduta feudale era stata quella della formazione della così detta Lega delle città Anseatiche. Quella storica reminiscenza fu per lui come un lampo che gli rivelò un nuovo avvenire pel suo paese. Egli pensò fra sè stesso che potevasi pubblicamente e legalmente istituire una simile Lega nell' Inghilterra per trattare la causa del libero commercio contro i vincoli incomportabili che da più secoli aveva imposti la britannica aristocrazia.

Tutti conoscono la storia della inglese legislazione riguardo ai privilegi riservati ai signori e padroni del suolo britannico. Questi privilegi crebbero nell' anno 1814 allorchè i land lord pensarono a concentrare nella sola loro classe tutti i benefici della pace. Essi ridussero le imposte prediali ad una misura tanto minima da rappresentare, in relazione agli altri pubblici tributi, la proporzione di uno a venticinque, sebbene la rendita della terra fosse accresciuta sette volte dippiù. Per assicurarsi il monopolio del mercato dei grani fu promulgata la così detta legge dei cereali (corn-law), colla quale si mantenne artificialmente dal 1815 al 1828 il prezzo del frumento a ottanta scellini le tre corbe e mezzo. Questa legge di monopolio procurò alla classe signorile dell' Inghilterra l' annuo guadagno di un miliardo di franchi a detrimento delle classi operose che dovettero comperarsi in tal modo una specie di perpetua carestia.

Riccardo Cobden ritornava in Inghilterra sulla fine dell' anno 1838 mentre a Manchester erasi appena formata una piccola associazione promossa dal celebre economista Bowring, dal colonnello Thompson, e dal giovane scrittore Paulton, e ciò allo scopo di fare istanza al Parlamento per la riforma della legge sui cereali. Cobden fece parte di quella associazione e tosto propose *l' abolizione totale ed immediata* della legge su i cereali. La sua proposta fu accolta dalla Camera di Commercio di Manchester, e nel dicembre del 1838 cominciò a circolare la famosa petizione per l' abolizione integrale della legge sui cereali e di tutti i dazi di protezione, alla quale petizione si trovarono firmati in tre mesi due milioni di soscrittori. Ma nell' Inghilterra non è un gran fatto l' avere due milioni di firme sottoposte ad un ricorso, e quando la petizione di Cobden fu recata al Parlamento, i membri della Camera dei Comuni ad onta delle franche parole di Villiers e di sir Graham passarono tosto ai voti, e la petizione fu rifiutata da una imponente maggioranza.

Questo sdegnoso rifiuto non scoraggiò punto Cobden e la sua piccola associazione. Egli la raccolse di nuovo e le diresse queste notevoli parole: » Non sono tre mesi dacchè ho percorse le rive del Reno e del Danubio; ho contemplato le rovine di que' feudali castelli i cui signori arrogaronsi un tempo il diritto di tergiversare e saccheggiare il commercio che transitava per que' fiumi, e visitando le anseatiche città ancor prospere e fiorenti che seppero collegarsi contro quelle feudali prepotenze, conobbi la ragione storica di quelle turrite rovine. Ebbene, imitiamo anche noi quello splendido esempio: formiamo una lega di tutte le città d' Inghilterra per la difesa della nostra pacifica industria, e sappia così la nostra aristocrazia che se persiste a conservare le leggi sui cereali, i suoi privilegi saranno ridotti in polvere come in polvere caddero le torri e le bastie delle fortezze feudali ». La proposizione di Cobden fu a voti unanimi accolta, e l' associazione ricevette allora il nome di *Anticorn-law-league*, ossia Lega contro la legge sui cereali.

Dichiarata così la guerra, si trattava di renderla tutta legale e pacifica. Si ricorse al così detto sistema di agitazione, ossia alla legale pubblicità nei dibattimenti. La Lega s' impose il rigoroso dovere di ubbidire lealmente a tutte le leggi esistenti, di non ricorrere mai in alcun caso e per nessun titolo a mezzi violenti od illegali, ed a limitare la sua azione ai discorsi, alle discussioni, alla stampa.

I fondatori dell' associazione deposero un primo fondo pecuniario di 125 mila lire, che entro un anno si trovò raddoppiato, e si instituì un comitato centrale a Manchester per dirigere ogni cosa. Si pubblicò un giornale settimanale destinato ad essere l' organo ufficiale dell' associazione, e prese il titolo di *The League* (La Lega). Si fondarono dodici cattedre di pubblica economia in dodici città del regno per diffondere la dottrina del libero commercio. Si pubblicarono opuscoli popolari che vennero diffusi a centomila esemplari per volta. Si tenne un pubblico carteggio di trecento e più mila lettere all' anno per far conoscere in ogni parte le operazioni sociali; e per sostenere ogni dispendio si ottennero annue soscrizioni per due ed anche per quattro milioni di franchi. Per le adunanze centrali dell' associazione si costrusse a Manchester un immenso edifizio col titolo di *Free-trade-Hall*, nel quale si tennero anche le prime esposizioni d' industria che mai abbia avuto l' Inghilterra. Cobden fu dichiarato il capo di questa Lega. Egli comprese tutta l' importanza di questo incarico, e seppe dirigersi con una esemplarissima prudenza. Egli si limitò dapprincipio a trattare la sola questione dei cereali, e la trattò senza permettersi alcuna personalità. Egli sollevò questa urgente questione con vedute eminentemente religiose e morali, e trasse a sè un gran numero di ecclesiastici tanto dissidenti che cattolici, non che le stesse donne che sempre lo incoraggiarono col loro gentile concorso. I suoi amici lo pregarono a volgere le sue parole anche ad altre riforme economiche per non parere un uomo a idee fisse, ed egli vi si rifiutò osservando, che preferiva essere giudicato per un uomo che avesse una idea sola, purchè questa sua idea venisse accolta dalla nazione. Nel periodo degli otto anni in cui Cobden agitò l' Inghilterra pel suo favorito principio, egli fece veri prodigi di operosità, e dovette alcune volte pronunziare in un anno più di seicento discorsi. Noi non sapremmo fra essi scegliere i migliori, e solo ci limiteremo a citarne alcuni squarci.

» Tutti mi chiedono, egli disse una volta, che sia veramente il monopolio? È il diritto o piuttosto è il torto che hanno alcuni di voler vender essi soli certe loro derrate o mercanzie. Il sistema del monopolio è pur troppo la cosa più antica dell' Inghilterra, ma almeno ne' secoli andati si mostrava nel suo aspetto burbero e grossolano, perchè nessuno aveva ancora inventato le astuzie della *scala mobile* (*). Al tempo di Elisabetta si lesse alla Camera dei Comuni una lunga lista di monopolì, nei quali figuravano il ferro, lo stagno, il carbon fossile, il vetro, il sale, l' olio, l' aceto, il vino, il pesce. Alla seconda lettura di quella lista il deputato Hackewell ebbe a dire: E perchè il pane non entra in quella lista? — Il pane! esclamarono tutti con sorpresa: sarebbe pure strano che il pane dovesse entrarvi. — Ebbene, replicò Hackewel, tenete a memoria queste mie parole: *verrà tempo che anche il pane vi entrerà*. — E il pane pur troppo ora vi è entrato. La riforma pertanto che noi chiediamo non è una chimera; è quella di avere liberamente quel pane quotidiano che noi tutti chiediamo ogni giorno al Signore. Io ho visitato molti Stati d' Europa, e trovai che in ogni parte ove il libero commercio non è una parola, ma è un fatto, come in Toscana ed a Trieste, il pane non manca neppure all' uomo più oscuro e più pezzente ».

Invitato un' altra volta a far conoscere come le Camere avrebbero accolta la sua riforma, disse: » Se voi vi recaste, come io lo feci, alla Camera dei Lord e a quella dei Comuni, ed assisteste ai loro discorsi, non vi trovereste altro costrutto fuorchè queste parole: rendite! rendite! rendite! carestia! carestia! carestia! E se vi dovessi spiegar la ragione di queste grida, vi direi, in una parola, che in fatto di pubblica economia quei signori altro non sono che mercanti di biade e di bestiame. Quest' è ciò che li fa vivere, e se vanno alle Camere, vi vanno sempre coll' idea fissa di assicurarsi il monopolio del grano e delle carni. Se anche a Londra vi fosse, come a Roma, una statua di Pasquino, voi trovereste spesso sotto di essa l' indicazione della via che conduce al Parlamento col motto: *ivi dimorano i mercanti di grano*. Se anche noi industrianti e commercianti fossimo signori nel Parlamento, e se dovessimo imitare l' esempio che ci vien dato, dovremmo chiuderci fra le mura della China per monopolizzare noi pure ogni sorta di prodotti e manifatture. Ma qui è dove nè la ragione nè la giustizia ci assisterebbero. I Land-lord, pensando unicamente alla proprietà territoriale, non hanno pensato ad un' altra proprietà più sacra e che è quella che Adamo Smith appellò *la proprietà del lavoro*.

« Quest' è l' unico ed il vero patrimonio dell' uman genere: chi lo trascura o lo disprezza, opera contro i diritti della ragione e contro i diritti dell' umanità ».

In un' altra occasione ebbe a spiegarsi sul solito palliativo introdotto in Inghilterra di fare espatriare la povera gente a cui mancano i mezzi di sussistenza. — » La questione, egli disse, non è più economica, è questione morale. L' uomo è fra tutti gli esseri creati il più difficile a spostarsi dal suo luogo nativo. Strappare un uomo dal suo paese è cosa più ardua che non quella di sradicare una quercia di più secoli. Io vorrei che i fautori del sistema d' emigrazione si trovassero, come io mi trovai, al *dock* di santa Caterina nel momento in cui una delle navi destinate all' emigrazione si appresta al suo funebre viaggio. Avete mai veduto i poveri emigranti sedere per l' ultima volta sulle ultime pietre del lido quasi per aggrapparsi fino all' ultimo istante a quella terra che ha dato loro la vita? Avete voi fissato que' loro volti? Gli avete veduti congedarsi dai loro amici? Se gli aveste veduti, non parlereste mai del sistema d' emigrazione come di un atto da consigliarsi. Io ho assistito a quel lagrimevole spettacolo, ed ho divorato entro me stesso lagrime di dolore. Ancora mi ritorna alla memoria quel momento solenne in cui la nave degli emigranti levava l' áncora. Lo sguardo dei proscritti era fiso sul lido prediletto e per sempre perduto, e quando la terra nativa smarrivasi fra le tenebre, i soli monumenti che ancora spiccavano come ombre sanguinolenti all' orizzonte erano i vastissimi granai che la possidenza inglese ha fabbricato sul lido per insultare la fame di chi passa e la disperazione di chi raminga. Non parlatemi adunque d' emigrazione: parlatemi piuttosto di peste e di patiboli ».

Le previsioni di Cobden spesso andavano anche oltre il suo paese, e toccavano le più vitali conseguenze del libero commercio. — » Le conseguenze morali, egli diceva, del principio della libertà commerciale non finiscono in Inghilterra. Chi fonda il libero commercio, assicura la pace universale, perchè fa in modo che si collegano gl' interessi degli Stati con fraterni ed amichevoli vincoli. La guerra si rende impossibile quando gl' interessi più cari all' umanità ed agli Stati, si trovano cordialmente assecondati. Io posso dire che ogni officina, ogni opificio, ogni mercato diverrà, per così esprimermi, il centro di un nuovo sistema di diplomazia che tenderà alla pace a dispetto di tutti i tristi e di tutti i perturbatori. L' opera a cui ci accingiamo non è dunque un' opera tutta economica: è la manifestazione di una dottrina che tende al benessere morale dell' uman genere, è la più felice preparazione a quel nuovo regno del cielo in terra che tutti i giorni noi invochiamo — ».

L' importanza di Cobden fu sentita da ogni partito, e perchè egli potesse essere l' organo legale della dottrina del libero commercio, venne dal Borgo di Stockport eletto membro della Camera dei Comuni. Allora i dibattimenti passarono dai *Meeting* al Parlamento, e la lotta fu degna della grande causa che si agitava. Da principio però sir Roberto Peel non ebbe il coraggio di prender l' iniziativa di alcuna riforma, e Cobden preso da una giusta indignazione ebbe in un animatissimo discorso a dichiarare, che se il monopolio sui cereali non fosse tolto, sarebbe il ministro stato personalmente responsabile dei disastri che avrebbero desolato il paese. Era allora accaduto il noto assassinio del segretario di Peel per opera di un matto. Il ministro s' inquietò seriamente delle parole dettegli da Cobden, e vincendo ogni riserva disse, che voleva minacciarlo di un assassinio. A quella inusitata querela i ministeriali gridarono all' assassinio! quasi avessero nella Camera non un deputato, ma un sicario ed anche peggio. Cobden protestò contro una sì iniqua denigrazione, ma la Camera agitatissima non volle udirlo.

Appena questa notizia fu sparsa per l' Inghilterra si raccolsero affollatissimi *meeting* in ogni città e contea, ed in due giorni 40,000 soscrizioni protestavano a favore del lealissimo Cobden, e proclamavano ingiusta nelle sue detrazioni l' aristocrazia britannica. Allora i land-lord si accorsero che l' agitazione promossa da Cobden non aveva alcun carattere politico, ma era l' espressione unanime dei bisogni economici di tutto il paese. Costretti a lasciare il campo ai potenti propugnatori della Lega, non si opposero più al ministro Peel che dovette a tutt' uomo assecondarla. I lettori dei nostri Annali conoscono distesamente la storia delle riforme felicemente avviate da sir Roberto Peel, e l' esito che queste sortirono (**). Questo solo diremo a lode grandissima del ministro, che quando, nel mese di giugno 1846, il deputato Israeli credette fare una maligna allusione a Cobden, il ministro Peel si levò spontaneamente a difenderlo e proferì queste memorande parole: » Il nome, che deve trovarsi associato al buon successo delle riforme, non è nè quello di lord John Russell, nè il mio: è il nome di un uomo che mosso da motivi puri e generosi ha saputo con una energia istancabile fare un pubblico appello alla ragione: ha mostrata la necessità delle riforme con una eloquenza tanto più ammirabile in quanto che era priva d' ogni fasto ed ornamento: il nome che merita essere in perpetuo associato alla riforma è quello di Riccardo Cobden ». A quella franca dichiarazione la Camera intiera diede in uno scoppio unanime d' applausi e Cobden commosso sino alle lagrime ringraziò il ministro di quell' atto di lealtà generosa.

Ottenuta la riforma, la Lega non aveva più scopo. Essa tenne il 2 luglio 1846 a Manchester la sua ultima adunanza, e Cobden si congedò con queste parole: » Se continuassimo la nostra agitazione mentre l' oggetto pel quale ci congregammo più non esiste, non faremmo che esporci al pericolo di accogliere nel nostro seno il démone della discordia. È una necessità della nostra morale natura, che quando un corpo organico ha compiuto il suo ufficio, deve scomporsi per passare ad altre condizioni di vita. La nostra Lega ha finito di esistere, ed è bene che le sue molteplici forze concorrano a dar la vita ad altre buone opere. Se però il nostro corpo deve quest' oggi morire, ricordiamoci che immortale è la nostra anima, e quest' anima si diffonderà sopra tutte le nazioni del mondo, perchè in essa è lo spirito della verità e della giustizia; perchè in essa riposa lo spirito della pace e la buona volontà dell' uman genere ».

La Lega infatti si sciolse, ma innanzi separarsi volle ricompensare il suo capo con una munificenza regale. In pochi giorni a lui si offerse per soscrizione spontanea l' ingente dono di due milioni e mezzo di franchi per indennizzarlo dei gravi sagrifici di tempo e di danaro da lui fatti negli ultimi otto anni. E questi sagrifici furono al certo prodigiosi. Con una salute precaria ed un fragile temperamento Cobden seppe talvolta in otto giorni fare 1500 miglia per parlare in sei distantissimi *meeting*. Il segreto di tal prodigio è tutto quanto racchiuso nella massima temperanza di quest' uomo singolare. Egli sa agitare senza agitarsi. Sa scuotere l' anima nelle più intime fibre non ismarrendo mai la tranquilla e pensosa sua fisonomia. Le sue parole cominciano imbarazzate e pusillanime, e finiscono spesso come il ruggito del leone senza però che in lui traspiri alcuno sforzo od alcuna ostentazione. Cobden possiede due rare qualità, una forte tenacità di carattere ed una esemplare modestia e semplicità di maniere. Senza alcun sentimento di vanità o d' ambizione egli seppe guerreggiare per otto anni e non si fece mai alcun personale nemico.

Per riconfortare la sua disfatta salute partì nell' autunno dell' anno 1846 per un viaggio in Europa. Percorse la Francia, la Spagna e tutta Italia, ed ora si avvia alla capitale dell' Impero Austriaco per ritornare di là alla sua patria ove lo attendono le prossime elezioni. In questo suo viaggio ebbe la singolare compiacenza di vedersi onorato dai buoni e festeggiato dai principi. Le sue dottrine trovarono da per tutto un eco splendido e generoso, ed ebbe così la consolazione grandissima di vedere verificarsi da per tutto quella sua predizione che la dottrina del libero commercio sarebbe divenuta la dottrina di tutto il mondo perchè dettata dallo spirito della verità e della giustizia. (*Annali ec. G. S.*)

Cobden a Vienna d' Austria fu presentato l' 8 scorso luglio da lord Ponsomby, ambasciatore, a Metternich, e a Kubeck ministro dell' interno.

Seguendo i giornali dell' Allemagna, Riccardo Cobden sarebbesi trovato il 20 luglio scorso a Dresda dove avrebbe avuto un lungo abboccamento coi Ministri delle Finanze e degli affari esteri.

Il 29 luglio Cobden è arrivato a Berlino dove si fermerà per 8 giorni. I suoi amici gli offriranno un banchetto.

Cobden è partito il 10 corrente da Berlino per Borgosanpietro. Prima di tornare a Londra, egli visiterà Mosca, la Svezia, e le città anseatiche.

Lega internazionale inglese. Conseguito il propostosi fine, la lega pel libero scambio si è disciolta. A questa succede ora l' altra pure inglese detta internazionale, perchè dà notizia dello stato delle nazioni estere e diffonde le basi del progresso nazionale, al quale dirige la pubblica opinione armonizzando tutti i popoli.

(*) *La scala* mobile *venne introdotta del 1842 per la riforma cominciata da Peel sulla legge dei cereali.*

(**) *Negli Annali di Statistica, che si pubblicano a Milano, quaderni dell' anno 1846 e primo semestre di questo anno, si legge la storia completa delle britanniche riforme operate da altri ministri diretti da Peel e Russel.*

NOTIZIE DIVERSE.

Temperatura media in Bologna nel corrente mese di agosto: gradi 20 del termometro esterno.

Prezzi medi dei seguenti generi in Bologna:

Genere	Misura	Prezzo
Frumento naturale	la corba	Sc. 2. 32. 4
» mondo	»	» 2. 42. 4
Farina di frumento con crusca .	le lib. 100	» 1. 80. 1
Fior di farina	»	» 2. 25. 5
Formentone	la corba	» 2. 25. -
Riso pillato	le lib. 100	» 2. 70. 3
Canapa	»	» 4. 40. -
Fieno	»	» -- 41. -
Paglia	»	» -- 27. -
Carne di manzo e vitello . .	la libbbra	» -- 06. -

Estrazione del lotto di Roma 2. 37. 18. 51. 26.

Quanto prima manderemo ad effetto la promessa data nel n.° 38 del 17. p. p. aprile.

Cassa di Risparmio in Bologna:
Somme versate nel 2.° trimestre 1847 Sc. 45,335. 89
» ritirate » » 38,814. 25

Consolidato romano: 3.° trimestre: Sc. 104. 50.

Società pontificie di assicurazioni:
Azioni di garanzia per Sc. 107. 13 Sc. 167. 13
» effettive . . . » 500. — » 560. —

Corso delle azioni delle ferrate italiane:
Firenze — Livorno 92 1/2
Lucca — Pisa 90
Milano — Venezia 110 3/4
» — Monza 156
Napoli — Nocera *senz' affari.*

Introduzione del folicello in Bologna dal 31 maggio p. p. a tutto il 15 luglio:
in fiera . . . . lib. 447,326,02
fuori di fiera . . . . » 158,845,02
totale lib. 606,171,04
Prezzo maggiore per libbra, baiocchi 21.
» minore » » 10.
» medio » » 17. 5. 21.

Frumento introdotto in Bologna dal 1.° gennaio al 21 agosto corrente:
terriero corbe 144,272 / forestiero » 20,139 — totale corbe 164,411

Frumentone introdotto in Bologna dal 1.° gennaio al 21 agosto corrente:
terriero corbe 1,312 / forestiero » 5,103 — totale corbe 6,415

BOLOGNA. TIP. TIOCCHI.